BMW R 1250 GS Rally A edição comemorativa dos cinco anos da produção em Manaus

motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

ROYAL ENFIELD SCRAM 411

A SCRAMBLER QUE DESCENDE DA HIMALAYAN MOSTRA QUE TAMBÉM É MUITO DIVERTIDA

DOSSIÊ SCOOTER!

PARA VOCÊ QUE ESTÁ CANSADO DE PERDER TEMPO E DINHEIRO NO TRÂNSITO

- Haojue Lindy 125
- Honda Elite 125
- Yamaha Fluo ABS
- Yamaha Neo

E MAIS! DIA DO MOTOCICLISTA

Um apanhado com histórias, o perfil do motociclista brasileiro atual e curiosidades sobre a moto para comemorar nosso dia!

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Nova NC 750X. Amplie seus **horizontes.**

Com a nova Honda NC 750X, você trilha o caminho menos percorrido na cidade, na estrada ou na terra.
Com a exclusiva tecnologia Dual Clutch Transmission (DCT) e compartimento porta-capacete, as possibilidades são infinitas. Uma crossover que pode ser tudo. Menos óbvia.

NC750X

Juntos salvamos vidas.

PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

*O Honda Assistance 24h oferece um conjunto de serviços para apoiar os clientes em situações emergenciais (panes, acidentes e roubos/furtos). A cobertura abrange Brasil, Chile, Argentina, Uruguai, Bolívia e Paraguai. Para entrar em contato, ligue para 0800 777 6686 (Brasil) ou 55 11 4134 5436 (exterior). Consulte as concessionárias participantes pelo 0800 701 3432. Motocicleta mostrada: NC 750X DCT na cor Vermelho - Grand Prix Red com acessórios protetores de carenagem, faróis de neblina, malas laterais, bagageiro traseiro e top box opcionais instalados. Consulte a disponibilidade desses e de outros acessórios por meio da concessionária Honda Motos mais próxima.

publicis

SUMÁRIO **motociclismo**
Nº 295 ■ JULHO 2022

SEÇÕES

EDITORIAL ... 6

PLANETA MOTO ... 10

MERCADO ... 62

TABELA DE PREÇOS ... 64

COLUNA ... 66

Acesse nosso site também pelo celular ou tablet usando o QR code abaixo

APRESENTAÇÃO

Royal Enfield Scram 411

Com a mesma base mecânica da Himalayan, a Scram tem dotes para divertir bastante ... 20

TESTE

BMW R 1250 GS Rally Ed. Especial

A maxitrail alemã que comemora os cinco anos de produção em Manaus ... 38

DOSSIÊ

Scooter de entrada

Quatro opções para você escolher e economizar tempo e dinheiro no trânsito ... 28

ESPECIAL

Dia do Motociclista

Um apanhado de informções e curiosidades para comemorar o nosso dia ... 48

Veja mais conteúdo exclusivo:
motociclismoonline.com.br

Com atualização diária de notícias, tem sempre a motocicleta como tema, além de matérias de serviços e mercado.

Acesse a galeria de imagens para ver mais fotos da edição impressa

MOTOCICLISMO no Facebook
motociclismomagazine
MOTOCICLISMO no Instagram
@motociclismo_br
MOTOCICLISMO no Twitter
@motociclismo_br
MOTOCICLISMO no Youtube
motociclismoonline

Kawasaki
Let the good times roll.
Z 50th
Z1100GP
Z: O Retorno do foguete
A história da família 'Z' continua sendo escrita na nova Z900, com o seu incomparável estilo Sugomi, o consagrado motor de 948cc e um avançado pacote tecnológico de última geração.
A edição do 50º aniversário da Z900 é revestida pelo vermelho Firecracker, característico da lendária Z1100GP, a poderosa Z refrigerada a ar dos anos 80. Seus detalhes em azul escuro e prata acentuam o vívido do vermelho e reforçam o estilo agressivo Supernaked.
A Z900 é a personificação física da performance, precisão e tecnologia Kawasaki.
Box Promocional - Z 50º Aniversário
• Livro 'Z50th Chronicles'
• Chaveiro
Z900
50th Anniversary

em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Dia do motociclista

Julho é o mês em que se comemora o Dia do Motociclista, e nós da revista MOTOCICLISMO preparamos esta edição com a dedicação de sempre para trazer para você, leitor, conteúdo de relevância com novidades das boas. A primeira, e talvez a mais importante da edição, é o anúncio oficial da chegada da marca indiana Bajaj, a qual nos convidou para conhecer duas de suas fábricas na cidade de Pune, na Índia.

Só para dar uma dimensão da capacidade da marca com as motos, ela é a terceira maior fabricante de motocicletas da Índia e exportou em 2021 nada menos do que 2,5 milhões de motos para mais de 70 países. Ela também é responsável pela montagem das motos de baixa cilindrada de KTM e Husqvarna e está desenvolvendo as motos pequenas da Triumph também. Como já aconteceu com outras marcas, a Bajaj, vai ter operação própria no Brasil e inicialmente começa montando suas motos em parceria com a Dafra, e, se tudo correr bem, deverão montar fábrica própria em Manaus. Isso não é ótimo? Com o aumento da concorrência, quem ganha somos nós, motociclistas, que teremos um leque maior de opções de escolha para compra.

Trazemos também uma prévia de nossos companheiros da Motociclismo Espanha de como é a nova Royal Enfield Scram 411. A novidade tem a base técnica da Himalayan e design mais desprovido de adornos, mas com aparentemente a mesma capacidade de diversão em cenários variados. Para encorajar nossos leitores que ainda não têm uma motocicleta a pensar em adquirir um scooter, e para os que tem possam apresentar a seus amigos que estão pensando em melhorar sua mobilidade diária, preparamos um dossiê com os scooter de entrada que podem ser uma ótima solução, tanto para sair do transporte público, como para deixar o carro na garagem no dia a dia. Na sequência, você vai ler o teste da idolatrada BMW R 1250 GS Adventure, que tem 40 anos de estrada e uma legião de admiradores no mundo inteiro. Logo depois, você vai ler um apanhado de curiosidades e depoimentos de motociclistas para comemorar nosso dia.

E para não perder o costume, atualize-se com os números de emplacamentos de maio na seção Mercado Ranking. A tabela de preços foi atualizada, e, na sua coluna, Raul Fernandes traz várias curiosidades do mundo da moto. Boa leitura.

Ismael Baubeta - Editor
ismael.baubeta@motociclismoteam.com.br

motociclismo
www.motociclismoonline.com.br

motociclismomagazine
@motociclismo_br
YouTube motociclismoonline
@motociclismo_br

I DIRETORIA I
Isabel Reis

I REDAÇÃO I
Ismael Baubeta
Guilherme Derrico
Willian Teixeira
redacao@motociclismoteam.com.br

I COLABORADORES I
Leda Silva

I COMERCIAL I
Marcelo Cervantes
marcelo.cervantes@motormidiateam.com.br

I MARKETING I
Thomas Bento
thomas@helloweventos.com.br

I ASSINATURAS I
assinaturas@motociclismoteam.com.br

I GRÁFICA I
Hawaii Gráfica e Editora Ltda.
Rua Augusto Piacentini, 454 - Jd. Independência
São Paulo/SP - CEP 03223-190
www.hawaiigrafica.com.br

I DISTRIBUIÇÃO I
AR Distribuidora
Avenida Nova São Paulo, 270
Nova Itapevi – São Paulo - SP

I REVISÃO I
Ok Linguística
atendimento@oklinguistica.com.br

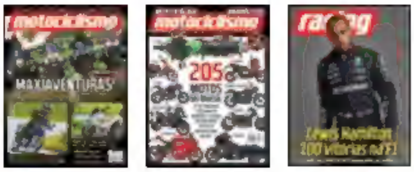
I JORNALISTA RESPONSÁVEL I
Isabel Reis - MTB 17311

Motociclismo Magazine ISSN 1415-1863.
Publicação mensal da Motor Mídia
© Direitos reservados.

I MOTOR MÍDIA I

Empresa de conteúdos, soluções digitais e eventos

I PRODUTOS MOTOR MÍDIA I



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

O cuidado para sua Honda ir mais longe.

Para manter a sua motocicleta com ótimo desempenho e econômica, conte com os produtos Pro Honda **Fluido para Suspensão, Fluido para Freios, Óleo para Corrente de Transmissão e Graxa para Motocicletas.** E, para lubrificação do motor, conte sempre com o Óleo Pro Honda 10W30 MA para motocicletas e o Óleo Pro Honda 10W30 MB exclusivo para scooters.

publicis

Juntos salvamos vidas.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Bem-vinda ao Brasil,

Uma das maiores produtoras de motos do mundo, a marca indiana virá ao nosso país com a intenção de sacudir o mercado – principalmente o nicho de baixa e média cilindrada.

No final de 2020 surgiram as primeiras informações sobre uma eventual operação brasileira da Bajaj, marca que é uma das maiores produtoras de motos da Índia e do mundo. E em junho ocorreram os primeiros movimentos para que isso finalmente deixasse o papel para se tornar realidade.

A marca fez sua primeira postagem em suas mídias sociais do Brasil e levou um grupo de jornalistas daqui para conhecer suas instalações na Ásia. Ismael Baubeta representou a MOTOCICLISMO Brasil nessa visita e teve a oportunidade de conhecer a forma como a Bajaj trabalha em sua terra natal, além de ver de perto os produtos disponíveis para o mercado local e obter mais informações sobre as operações da marca para o Brasil. Veja um pouco do que soubemos nas próximas linhas.

START DA OPERAÇÃO BRASILEIRA

O início das operações da Bajaj no país está previsto para o segundo semestre, mais precisamente entre o final de agosto e o início de setembro. As primeiras motos da Bajaj virão ao Brasil no esquema CKD, ou seja, serão produzidas na Índia, embarcam desmontadas e o processo de montagem será feito na fábrica da Dafra em Manaus.

FÁBRICA PRÓPRIA A CAMINHO?

Vai depender do desempenho das vendas no Brasil. De acordo com o diretor-executivo, Rakesh Sharma, a marca tem bala na agulha para a construção de sua própria fábrica no país, mas isso dependerá de seu sucesso por aqui. O executivo destacou que a Bajaj tem a intenção de se tornar uma das marcas "top of mind" do país, ou seja, eles pretendem vir para figurar entre as mais lembradas pelos brasileiros.

QUAIS MODELOS VÊM AO BRASIL?

Até o momento, a única moto que praticamente podemos dar como certa é a Dominar 400, modelo que estampa a primeira postagem da Bajaj em suas mídias sociais. Nós acreditamos que ela terá a

fotos: divulgação

A família Pulsar tem modelos que variam de 125 cm3 a 250cm3

Bajaj!

companhia de alguns modelos da família Pulsar, que tem motos de 125 cm³ até 250 cm³.

DOMINAR 400

Ela é uma moto com visual que lembra o de uma naked, mas traz uma bolha posicionada sobre o farol e outros acessórios que lhe confere o aspecto de uma pequena touring, como protetores de mão e de motor, ABS de dois canais e iluminação em LED.

Para empurrá-la os indianos instalaram um motor monocilíndrico de 373 cm³ com refrigeração líquida, muito similar ao que é usado na KTM 390 Duke (montadas na Índia pela Bajaj), usina que entrega 40 cv a 8.800 rpm e 3,6 kgf.m em 6.500 rpm de potência e torque máximos respectivamente. A Dominar 400 ainda traz componentes interessantes como suspensão dianteira invertida e embreagem deslizante.

PULSAR, A GRANDE FAMÍLIA INDIANA

A gama Pulsar é composta por modelos que vão de 125 cm³ até 250 cm³, variando entre versões naked e carenadas. Para o Brasil, a Bajaj deve apostar inicialmente na Pulsar N250, uma naked de entrada que deve disputar mercado com Honda CB 250F Twister e Yamaha FZ 25 – inclusive seu design lembra o desta última. A N250 é movida por um motor monocilíndrico de 249 cm³ SOHC refrigerado a líquido que entrega 24,5 cv de potência a 8.750 rpm e 2,19 kgf.m de torque a 6.500 giros. Sua transmissão é de cinco velocidades e tem embreagem deslizante e assistida.

Os freios são a disco tanto na frente quanto atrás, enquanto as suspensões utilizam garfo telescópico convencional na dianteira e monochoque na traseira. As rodas são de 17 polegadas, calçadas com pneus sem câmara 100/80 na frente e 130/70 atrás, enquanto seu tanque armazena 14 litros de combustível e o assento está a 759 milímetros do solo.

Mais confirmações sobre a operação da Bajaj no Brasil e seus modelos devem surgir em breve, e nós seguiremos acompanhando os desdobramentos desta história!

Fotos divulgação

POTÊNCIA, PERFORMANCE E TECNOLOGIA NO NOVO LINE-UP BRASILEIRO

A KTM iniciou uma reformulação em seu portfólio para o Brasil, e promete quatro novidades disponíveis até o fim do ano: 1290 SuperADV S, 1290 Super Duke R, 890 Duke GP e 690 Enduro R, sendo que as três primeiras chegam às lojas até o final de julho, enquanto a última está prevista para novembro.

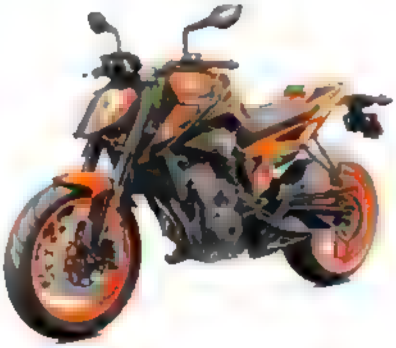
Embora tenham propostas distintas, a maxitrail 1290 SuperADV S e a hypernaked 1290 Super Duke R usam o mesmo motor de dois cilindros em V com 1.301 cm³ de capacidade, usina ajustada conforme a proposta de cada uma.

A primeira é voltada para aventuras e conta com tecnologia avançada para fornecer versatilidade, boa ergonomia e conforto aos pilotos. Uma de suas principais novidades é o sistema Adaptative Cruise Control, semelhante ao da Ducati Multistrada V4 S, que usa radares para monitorar veículos à frente e ajusta automaticamente a velocidade, deixando a moto a uma distância segura.

Já a naked recebeu vários ajustes que a deixaram mais leve do que a geração anterior, graças às mudanças no motor e no chassi. A eletrônica também foi atualizada, com quatro modos que podem ser selecionados em tempo real com os novos punhos e comandos. Outra função interessante para a pilotagem é o controle de tração.

Por sua vez, a 890 Duke GP é movida por um motor bicilíndrico paralelo que produz respeitáveis 115 cv de potência e 9,3 kgf.m de torque, usina ligada a um câmbio de seis velocidades e instalada em um chassi leve, cujo conjunto pesa apenas 169 kg.

Para finalizar, a KTM 690 Enduro R, que é praticamente uma moto para off road homologada para as ruas. A aventureira é dotada do motor LC4, um monocilíndrico de 693 cm³ de capacidade e que rende 74 cv de potência.



Potência e esportividade são marcas registradas da KTM, e o farol bipartido é a assinatura

TRIUMPH
NOVA TIGER 1200
MAIS LEVE E PODEROSA
A palavra "transformação" simplesmente não é suficiente. Projetada para entregar a aventura definitiva em pilotagem de grande capacidade, a incrível Tiger 1200 traz o que há de melhor em uma família de motocicletas totalmente nova. Agora, além de mais potência e menos peso, em comparação a sua principal concorrente, a Nova Tiger 1200 também conta com duas novas opções de tanque: 20 litros na Rally Pro e 30 litros na Rally Explorer e GT Explorer. A nova 1200 combina a vantagem do motor tricilíndrico com uma agilidade, controle e pilotagem líderes na sua categoria.
Quer saber mais?
Leia o QR Code e cadastre-se para mais informações.
Saiba mais em: triumphmotorcycles.com.br
@TriumphMotorcyclesBrasil
Juntos salvamos vidas

NOVIDADES DA DAFRA A CAMINHO

O aumento na cilindrada dos modelos vai abrir outros caminhos para a Dafra

Mirando ampliar sua participação no mercado brasileiro, a Dafra prepara a chegada de dois novos modelos ao país Cruisym 300 ABS e NH 300, produtos desenvolvidos pelos taiwaneses da Sym, parceiros de longa data da marca brasileira, serão disponibilizados por aqui até o final do primeiro semestre de 2023
O novo scooter 300 da Dafra traz design moderno e tecnologia, contando com iluminação full LED, freios ABS, carregador USB em um dos compartimentos de objetos posicionado na dianteira e espaço sob o assento para transportar dois capacetes fechados As rodas são de 14 polegadas na dianteira e 13 na traseira, as suspensões utilizam garfo convencional na frente e sistema dual shock atrás, enquanto os freios são a disco
Já a trail será uma aposta da marca para tentar tirar algumas vendas de Honda XRE 300 e Yamaha Lander 250 ABS Entre seus atributos estão o motor monocilíndrico de 278 cm³ com refrigeração líquida que entrega 25 cv de potência máxima e 2,4 kgf m de torque em 7 500 giros A usina, que é compatível com as normas Euro5, está ligada a uma transmissão de seis marchas
As especificações citadas também são para as versões oferecidas no exterior, e podem variar nas que virão ao nosso país É esperar para ver!

Fotos divulgação

A Cruisym 300 tem design arrojado e promete espaço para levar dois capacetes sob o banco

Enquanto você estiver no planeta
Terra, você não está perdido.
Confie no norte.

Norden 901

O GLOBO INTEIRO É UM PLAYGROUND ESPERANDO PARA SER EXPLORADO POR VOCÊ. INSPIRADO NO NORTE E CONSTRUIDO PARA O MUNDO, A NORDEN 901 É UMA MÁQUINA DE VIAGENS ROBUSTA PRONTA PARA ENFRENTAR O DESCONHECIDO.

Husqvarna MOTORCYCLES
@husqvarna_motorcycles_br
/husqvarnamotorcyclesbr
contato@powerhusky.com.br

2W MOTORS
IMPORTADOR OFICIAL
www.2wmotors.com.br

POWER HUSKY
WWW.POWERHUSKY.COM.BR
Av. Indianópolis, 564, São Paulo
(11) 5051-1644 | (11) 9 8108-1152

Fotos: divulgação

A VEZ DO DEUS DO TROVÃO!

A parceria com a Marvel já rendeu seis modelos de heróis

Mais um herói do universo Marvel tem uma moto da Yamaha para chamar de sua. Agora é a vez de Thor, o Deus do Trovão, servir de inspiração para uma versão especial da Fazer FZ25 ABS. Como em todas as outras motos desta parceria Yamaha Marvel, as mudanças são apenas estéticas, ou seja, a motorização e os equipamentos são os mesmos da "versão comum". Na FZ25 Thor é possível ver detalhes da armadura do personagem replicada nos grafismos que levam a pintura em vermelho, azul e dourado, além de inscrições com raios e runas asgardianas. Seu inseparável martelo Mjolnir não poderia ficar de fora e foi replicado no para-lama dianteiro.

A Fazer FZ25 Thor é a sexta motocicleta comemorativa da parceria anunciada no Salão Duas Rodas de 2019 entre a marca dos diapasões e a empresa do grupo Disney. Em 2020 surgiram Lander Capitão América e as Fazer 250 Pantera Negra e Capitã Marvel. No ano seguinte vieram MT-03 Homem de Ferro e NMax 160 ABS Homem-Aranha.

Além do Universo Marvel, a Yamaha também tem produtos em colaboração com outra franquia de sucesso no mundo geek: Star Wars, saga que já deu origem a duas versões especiais do NMax e ao XMax Darth Vader.

Com tiragem limitada a 1.000 unidades, a nova Fazer FZ25 Thor está prevista para chegar às revendas Yamaha no final da segunda quinzena de julho por R$ 21.999 (exceto para São Paulo, onde o preço sugerido é de R$ 22.735), e os valores não incluem frete.

A FZ 25 ABS Thor terá apenas mil unidades produzidas

VOLTZ
Reserve a EVI SPORT
por 500 reais
Confirme o seu interesse de compra com 500 reais de entrada e só continue a pagar quando a sua moto elétrica Voltz estiver pronta para ser enviada.
3 anos de garantia
100% elétrica:
carrega em tomada comum
8x mais econômica
Saiba mais:
voltz_motors
4003-8964
www.voltzmotors.com

A exclusiva K 1600 Bagger pode ser encomendada por R$ 306.500

Foto: divulgação

CONEXÃO ALEMANHA > BRASIL

nos concessionários locais da marca alemã.

sensor de inclinação que regula a atua

acendem conforme sua inclinação

elétrico, só para citar alguns.

A R 1250 RT parte de R$ 203.900, enquanto

R$ 306.500. Ambas são encomendas diretamente

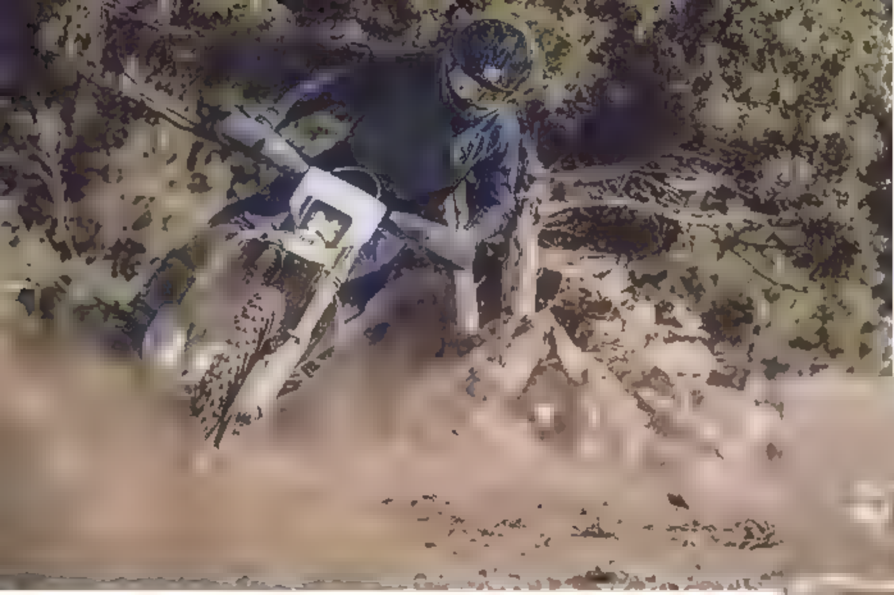
VISÃO DA INDÚSTRIA

Por ORLANDO CESAR LEONE
presidente da Anfamoto

DIA DO MOTOCICLISTA É TODO DIA

No dia 27 do mês de julho comemoramos o Dia do Motociclista. Porém vejo que ainda há muito desconhecimento e pouca empatia com essa classe e categoria. A motocicleta tem sido uma grande ferramenta de transformação na mobilidade urbana e inclusão social. Entretanto, a sociedade, de maneira geral, tem ainda uma visão negativa da categoria. Seja dos entregadores, seja daqueles que usam suas motos para ir e vir ou para o lazer. O que se enxerga é a transgressão, os acidentes ou o mau uso da motocicleta. Como já abordei neste espaço outras vezes, a motocicleta não é um problema, e sim uma solução muito eficaz para o transporte, tanto nas grandes cidades como nas pequenas. Porém, é preciso focar na educação, com campanhas de conscientização para um trânsito mais empático e seguro. É preciso mudar a forma de habilitar, onde a teoria prevalece, e a parte prática fica relegada a segundo plano, pois a teoria das ruas é muito diferente de sua prática. É preciso instruir o motociclista sobre equipamentos de segurança, sobre as tecnologias embarcados em sua moto, sobre direção defensiva, entre outros pontos. Todos nós somos responsáveis por um trânsito mais seguro e são nossas próprias atitudes nele que podem fazê-lo melhor. É preciso enxergar o motociclista como uma parte importante da nossa economia e da sociedade. Somos mais de 30 milhões de apaixonados que merecem respeito e incentivos às boas práticas. É preciso conscientizar os pilotos da importância de trafegar com segurança, de manter sua moto em bom estado de conservação e com a documentação em dia. Contudo é preciso também que o poder público rapidamente volte os olhos para essa imensa categoria e estabeleça políticas que defendam a segurança e o respeito à vida! Parabéns a você, motociclista, que todos os dias sai de casa para trabalhar, seja para tirar o sustento com a moto ou para chegar ao trabalho. Que no fim de semana viaja com sua moto gerando riqueza e estimulando o turismo aos destinos que visita. A todos que são, como eu, apaixonados pelo universo de duas rodas. Viva o motociclista!

* A opinião dos colunistas não reflete necessariamente a opinião da revista



Motocicleta de motor 2 tempos com injeção eletrônica não necessita misturar óleo 2 tempos na gasolina.

MELHOR PERFOMANCE DO MERCADO.

TE 300i

Preparada para qualquer desafio!

OS CAMINHOS DO ENDURO E ONDE ESTÃO LOCALIZADOS, SÃO OS MAIS DIFICEIS E IMPREVISIVEIS. POR NATUREZA, A TE 300I REINA SOBRE ELES DE FORMA INVICTA.

A pronta entrega na Power Husky!

Husqvarna MOTORCYCLES

@husqvarna_motorcycles_br
/husqvarnamotorcyclesbr
contato@powerhusky.com.br

2W MOTORS

IMPORTADOR OFICIAL
www.2wmotors.com.br

POWER HUSKY

WWW.POWERHUSKY.COM BR
Av. Indianópolis, 56 4, São Paulo
(11) 5051-1644 I (11) 9 8108-1152

Uma Himalayan mais polivalente

A nova Royal Enfield Scram 411 foi criada sobre a base do modelo mais vendido da marca, a Himalayan. Porém, está ainda melhor para o uso em estradas e na cidade. Além disso, recebeu uma renovação de design do estilo scrambler.

RODOLFO MARTÍNEZ ISABEL REIS MOTOCICLISMO ESPANHA

A Royal Enfield Himalayan teve uma excelente acolhida desde a sua chegada ao mercado em 2016 na Europa, convertendo-se em um dos ícones da marca graças a sua estética, polivalência e resistência. Estas características a converteram em uma moto excelente para aventuras em lugares todo-terreno. Sua ausência de tecnologia e a mecânica simples tornam a sua manutenção muito fácil. Tudo isso se reúne à sua capacidade de uso, o que a faz encarar e vencer as dificuldades de terrenos mais complicados.

Sobre essa mesma base mecânica, a família Himalayan cresceu com a Scram 411. Ela já nasce com novas características que a tornaram ainda melhor nas estradas, mas perdendo um pouco em capacidades para o todo-terreno. A filosofia é a mesma: simplicidade e eficácia.

Mais urbana e asfáltica

A evolução mecânica mais evidente é a nova roda dianteira de 19' (21'na Himalayan), com pneus mais largos, o que traz mais agilidade em rodovias. O garfo convencional de 41 mm de diâmetro teve o curso ligeiramente reduzido para 190 mm, apesar do amortecedor traseiro ter mantido os 180 mm de curso.

O assento é diferente, pois agora é peça única e está ligeiramente mais baixo (795 mm). Há também diferentes para-lamas e alças traseiras. A altura em relação ao solo foi reduzida em 20 mm e a distância entre-eixos foi cortada em mais 10 mm.Todas essas diferenças de geometria baixaram o centro de gravidade, melhorando a estabilidade e a direção.

Na parte frontal também existem diferenças, como uma estética mais "limpa", excluindo os protetores laterais, a tela e o para-lama alto. Placas laterais e o farol mais próximo do garfo marcam o desenho. A nova instrumentação fica a cargo de um painel redondo que combina informação digital e analógica, junto com outro menor com funções de GPS, mostrando as indicações passo a passo, por direção a seguir.

Toda essa subtração de peças deixou o design com estilo scrambler e diminuiu 14 quilos o peso do conjunto em relação à Himalayan.

BELL MOTO
ROYAL
ENFIELD

EM BAIXA ROTAÇÃO A Scram 411 comprova que não é preciso de muitos cavalos para se ter diversão

O restante dos componentes e da mecânica são exatamente os mesmos, compartilhando o mesmo chassi tubular de aço e o motor monocilíndrico refrigerado a ar. Isso resulta em 411 cm^3 e 24 cv a 6.500 rpm, capazes de fazer o motor atingir 3,2 kgf.m a 4.500 rpm. Os freios também são os mesmos, montados com um disco dianteiro de 300 mm com pinça convencional de dois pistões.

Todas essas mudanças resultaram em uma estética diferente, com melhor uso na cidade e nas estradas pelo menor peso. O que atende os usuários com menos necessidades de aventuras e com foco no uso do dia a dia.

Mais agilidade nas estradas

Ao subir no novo modelo, as sensações do assento e a posição de conduzir são bem cômodas, sentindo o conjunto muito estreito. A "limpeza" da dianteira traz uma sensação de maior agilidade, que também se nota quando começamos a rodar por estradas secundárias, onde podemos mudar de direção com maior facilidade em comparação com a sua irmã, a Himalayan.

A essa redução de peso se une a roda dianteira de 19 polegadas, que traz maior agilidade, mais fácil e rápida de fazer mudanças de direção, melhorando notavelmente o feeling do trem dianteiro.

A estabilidade em velocidades mais altas é boa, até os 110 km/h aproximadamente. A partir daí perde-se as sensações de desenvoltura. Igualmente, a essas velocidades, por ter agora menos proteção aerodinâmica, perde-se um pouco do conforto. Porém ganhamos para o uso na cidade, onde a moto se mostrou mais ágil e manejável, podendo ser utilizada com mais desenvoltura.

IGUAL
O painel mescla informações analógicas e digitais. O painel menor é o Tripper de direcionamento

MAIS MAGRA
O banco agora é em peça única. As mudanças reduziram 14 quilos no peso da Scram 411

AGILIDADE
A roda de 19 polegadas faz diferença na pilotagem, e oferece maior agilidade

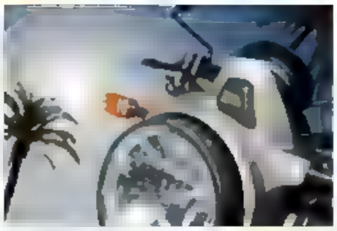
NA ESTRADA
A Scram 411 ficou mais ágil nas mudanças de direção

O motor é mais suave em baixas rotações e, quando aceleramos mais, encontramos os 24 cv disponíveis: é onde fica mais agradável de se rodar. Se começamos a utilizar um regime de baixa/média rotação, temos mais força e rodaremos normalmente, de forma mais que eficiente. Em alta há pouca potência. Podemos subir o regime de rotação do motor e trabalhar em uma zona alta do conta-giros, porém não teremos mais rendimento e diversão por isso.

O motor foi pensado para durar e ser resistente, devido ao seu regime útil. As melhores sensações foram transmitidas desde os mais baixos giros no começo do conta-giros até o princípio da zona de média rotação. Aí podemos fazer muitos quilômetros em qualquer condição ou situação. Esse uso de regime de motor em estradas também está condicionado por uma caixa de câmbio de cinco velocidades. Se houvesse uma marcha a mais, poderíamos ter escalonado melhor as marchas e ter mais capacidade de aceleração.

Algo que melhoraríamos para uso nas estradas é o freio dianteiro, pois necessitamos muita força nos dedos para parar o conjunto. O trabalho do ABS é bom e achamos que faz falta também poder desconectar o traseiro, já que o DNA desta moto é para uso no fora de estrada. E é onde também encontramos boas sensações que poderíamos aproveitar melhor.

ESPARTANA
Os adereços da Himalayan foram retirados para "limpar" o visual da Scram



MOTOR
O propulsor tem melhor rendimento em baixa e média rotações

BOA NA TERA
A Scram é capaz de divertir no fora de estrada também

DNA de aventura

Quando saímos do asfalto, o comportamento da Scram 411 é realmente bom, porque apesar de termos perdido parte da capacidade por sua nova roda dianteira, ela manteve muitas sensações de controle e de diversão, já que as baixas rotações do motor fazem um trabalho muito eficiente, assim como as suspensões.

Nas estradas com irregularidades no asfalto e em vias secundárias, essas caracaterísticas a fazem trabalhar bem em baixa velocidade, sendo muito divertido ir em ritmo de exploração: lentos, porém seguros, que é onde se comporta melhor todo o conjunto de suspensões, freio e motor. O modelo não foi pensado para percorrer muitos quilômetros por uma rodovia ou para uma condução esportiva. É uma moto dura e resistente, cuja simplicidade faz com que possamos estar tranquilos mecanicamente em qualquer situação, abrindo um mundo para ser explorado no todo-terreno. Agora também há mais agilidade urbana e em estrada, que a tornam mais acessível para um maior número de usuários.

Seu preço é de 4.989 euros na Europa. Um valor acessível, pois estar situado abaixo dos 5 mil euros é uma barreira psicológica que fará com que muitos usuários tenham argumentos mais que suficientes para comprar uma Scram 411. Ainda considerando que a moto mantém tudo de bom da Himalayan, combinado agora com um uso mais urbano.

POSITIVO
- Design despojado

PODERIA SER MELHOR
- Potência do motor

Dados de fábrica

Monocilíndrico | arrefecido a ar e óleo
2 válvulas | câmbio 5 marchas

Cilindrada	**411 cm³**
Potência máxima	**24,3 cv a 6.500 rpm**
Torque máximo	**3,2 kgf.m a 4.250 rpm**
Diâmetro x curso do pistão	**78 mm x 86 mm**
Taxa de compressão	**9,5:1**
Quadro	**Berço duplo em aço**
Cáster	**n.d.**
Trail	**n.d.**
Suspensão dianteira	**Garfo telescópico**
Suspensão traseira	**Monoamortecida com ajuste de pré-carga da mola**
Freio dianteiro	**Disco de 300 mm com pinça de 2 pistões e ABS**
Freio traseiro	**Disco de 240 mm, pinça de 1 pistão e ABS**
Modelo do pneu	**Ceat**
Roda dianteira	**100/90-19**
Roda traseira	**120/90-17**

MEDIDAS

Comprimento • **2.210 mm**
Altura do assento • **795 mm**
Tanque • **15 litros**
Entre-eixos • **1.455 mm**
Largura • **840 mm**
Peso (seco) • **185 kg**

Preço: **4.989 euros**

LLMOTORS
MOVEMENT TRANSFORMATION

O FUTURO É ECONÔMICO

ODIN

Nas versões ODIN Lite e ODIN 2.0
Potência de bateria: 50 Ah e 100 Ah
Potência do motor: 4000 W e 6000 W
Autonomia: 150 km e 210 km

A PARTIR DE
R$ 25.857,00

BALDUR

Nas versões BALDUR 1.0s, 2.0 e 3.0
Potência de bateria: 20 Ah e 30 Ah
Potência do motor: 2000 W, 3000 W e 4000 W
Autonomia: 50 km e 70 km

A PARTIR DE
R$ 12.821,00

É hora de evoluir a forma que nos movemos. É hora de abraçar o futuro.
É hora de entrar para o universo LLMOTORS.

TY

Nas versões TY Lite e TY Force
Potência de bateria: 35 Ah e 50 Ah
Potência do motor: 3000 W
Autonomia: 65 km e 100 km

EM BREVE

APROVEITE A PRÉ-VENDA!

Adquira quaisquer de nossos modelos
na Pré-venda e **concorra a uma ODIN Lite zero km!**

(98) 97008 6000
@llmotors.oficial
llmotors.com.br

LLMOTORS

Em favor do movimento

Os scooter já representam 9% do total de motos comercializadas no país. A busca pela melhor mobilidade urbana é um dos fatores do sucesso

Texto EQUIPE MOTOCICLISMO
Fotos GUSTAVO EPIFANIO

BÁSICO
De estrutura muito semelhantes, todos estes scooter têm virtudes e aptidões para você ganhar tempo e economizar dinheiro

GOSTO
Há scooter aqui para todo tipo de gosto, mas também algumas diferenças que podem ser consideradas na escolha. O tamanho das rodas é uma delas

Mobilidade urbana é o tema do momento nas grandes metrópoles. Em todo o mundo o poder público busca a diminuição de emissões e a melhoria do sistema de transporte e do tráfego nos centros urbanos. Por isso há cada vez mais incentivo para novas tecnologias que possam melhorar a qualidade de vida e o transporte em geral.

Se colocarmos na equação da mobilidade urbana o aumento na qualidade de vida com economia de tempo e dinheiro para o cidadão, as soluções mais eficientes, invariavelmente, passam pelo transporte em duas rodas. As bikes e as motocicletas estão ainda mais em voga por oferecer tanto economia como baixa ou nenhuma emissão de poluentes.

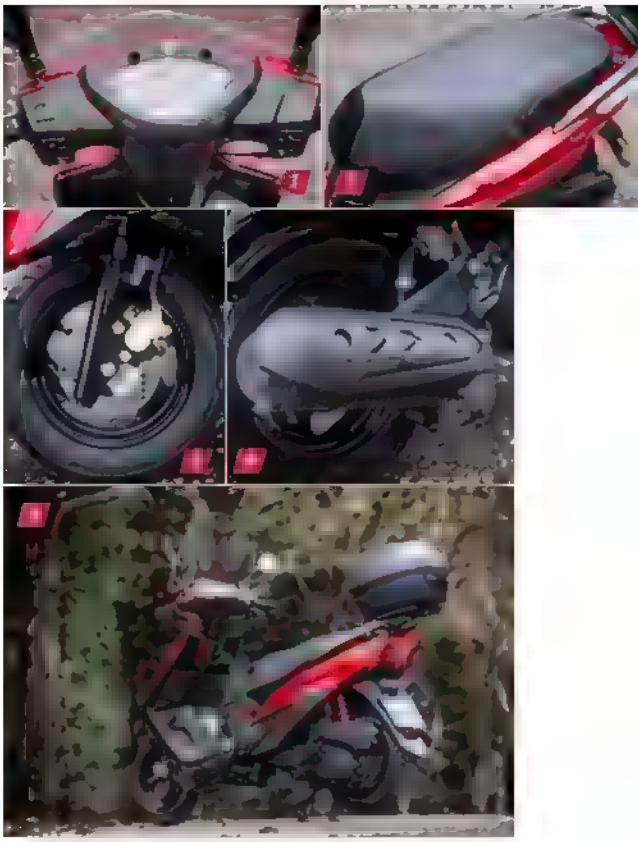
Ainda longe do mundo ideal, onde o transporte público vai oferecer meios de transportes intermodais e complementares e a maioria dos veículos serão elétricos, mais compactos e também compartilhados, os scooter a combustão de baixa cilindrada ainda são uma excelente opção. Eles são capazes de rodar mais de 40 quilômetros com um único litro de gasolina e, além da economia com o combustível, ainda oferecem muita agilidade, fazendo seu proprietário deixar de perder seu precioso tempo no deficitário transporte público ou nos congestionamentos das cidades.

A agilidade e a economia de tempo e combustível ainda têm mais um aliado, que é o espaço para você levar pertences e até deixar seu capacete guardado quando você chega a seu destino. Este nós consideramos um quesito importante, já que é um excelente aliado na praticidade dos scooter.

Opções disponíveis

Separamos quatro opções disponíveis no Brasil: Haojue Lindy 125, Honda Elite 125, e os dois Yamaha, o Fluo ABS e Neo 125. Nós avaliamos e destacamos suas virtudes e pontos negativos para que você possa conhecer e, por que não, escolher um deles para sair do transporte público ou simplesmente para fugir dos congestionamentos, deixando o carro na garagem de sua casa. Há semelhanças e diferenças entre essas quatro opções, por isso é preciso que você considere (além do gosto pelo design e tecnologias) o uso que você pretende dar para ele, além de saber de quanto espaço você gostaria de ter para levar suas coisas. Também é preciso levar em consideração a posição de pilotagem de acordo com o seu biotipo e os equipamentos de série que você julga essenciais para sua convivência com o scooter no trânsito. Apesar de haver algumas opções de scooter elétricos, que podem ser considerados de entrada, nós nos concentramos nestes modelos que são os mais vendidos e consagrados do segmento de baixa cilindrada para fazer o dossiê.

DÉJÀ VU A semelhança do Lindy com o Suzuki Burgman 125 não é coincidência



1 O painel é analógico e tem informações básicas
2 O banco é confortável e espaçoso
3 O freio dianteiro poderia ter mais potência
4 O escape é bastante discreto
5 O bauleto é acessório muito útil para ganhar mais espaço

HAOJUE LINDY 125

A Haojue iniciou uma joint venture com a Suzuki em 1992, e com isso a marca desenvolveu algumas motocicletas com clara identificação com modelos da marca japonesa, caso da Lindy 125, que tem design muito semelhante ao do já descontinuado Burgman 125, que por alguns anos foi sucesso de vendas no país. Dos quatro scooter deste dossiê, é o que tem o design mais, digamos, antiquado. O Lindy 125 é o único scooter da turma que tem rodas de aro 10 polegadas, o que demanda mais atenção ao rodar a velocidades mais altas no caótico pavimento da maioria das cidades.

EMPURRÃO

O motor é o mais fraco dos quatro deste dossiê (8,4 cv) e seu desempenho não chega a empolgar. Suas respostas são mais lentas e ele vai ganhando velocidade de forma progressiva, o suficiente para encarar o tráfego urbano com boa desenvoltura. O sistema de freio do Lindy é composto por um disco na dianteira e tambor na roda de trás e é mecanicamente combinado. O funcionamento é bastante eficaz e transmite segurança, embora o tambor traseiro demande atenção no ajuste pelo desgaste natural. As suspensões têm certa dificuldade para absorver as imperfeições do asfalto, transmitindo vibração para o guidão e costas do piloto. O Lindy 125 não tem muito espaço sob o banco, mas a fábrica solucionou o problema oferecendo um bauleto de 26 litros que pode acomodar seu capacete e mais algum objeto. O para-brisa que você vê na unidade avaliada é acessório vendido à parte e é bastante útil, principalmente no frio. A iluminação do Lindy é do tipo tradicional e o farol tem lâmpada halógena. O preço sugerido da Lindy é de R$ 13.400 (mais frete e impostos da região).

POSITIVO
- Dinâmica
- Espaço

PODERIA SER MELHOR
- Respostas do motor

Dados de fábrica

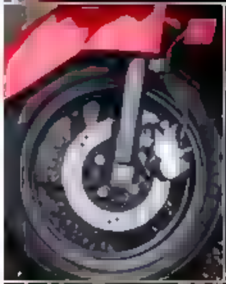
Monocilíndrico | arrefecido a ar
2 válvulas OHC | câmbio tipo CVT

Cilindrada	124 cm³
Potência máxima	8,4 cv a 8.000 rpm
Torque máximo	0,92 kgf.m a 7.000 rpm
Diâmetro x curso do pistão	53,5 mm x 55,2 mm
Taxa de compressão	9,6:1
Quadro	Tipo underbone em aço
Cáster	n.d.
Trail	n.d.
Suspensão dianteira	Garfo telescópico
Suspensão traseira	Monoamortecida com ajuste de pré-carga da mola
Freio dianteiro	Disco de 162 mm com pinças de 2 pistões e CBS
Freio traseiro	Tambor de 102 mm e CBS
Modelo do pneu	Pirelli SL 26
Roda dianteira	90/90-10
Roda traseira	100/90-10

MEDIDAS
Comprimento • 1.780 mm
Altura do assento • 730 mm
Tanque • 4 litros
Entre-eixos • 1.230 mm
Largura • 645 mm
Peso (O.M) • 110 kg

Preço: **R$ 13.400**

ARROJADO O Elite tem design moderno e o farol em LED ajuda a marcar suas linhas



HONDA ELITE 125

O Honda Elite 125 é um sucesso de vendas, com uma média de 2 mil unidades por mês este ano. O design é bem moderno e a iluminação por LED valoriza o desenho do escudo frontal. A ergonomia é bem acertada e há bom espaço para as pernas do piloto. Diferentemente dos demais, o apoio dos pés do garupa é no próprio assoalho, e não há pedaleiras retráteis. O motor que empurra o Elite gera 9,34 cv e tem respostas rápidas, permite ganhar velocidade rapidamente até os 65 km/h e sua velocidade máxima é limitada a 100 km/h, mais que suficientes para enfrentar qualquer trajeto urbano.

CICLÍSTICA

As suspensões do Elite 125 são tradicionais, com garfos convencionais na dianteira e monoamortecedor ancorado na caixa da transmissão CVT. Com suas rodas de 12 polegadas com pneus nas medidas 90/90 e 100/90 na dianteira e traseira respectivamente, o Elite 125 oferece bom nível de conforto e capacidade de absorver impactos, mas, como nos demais dessa turma, o guidão vibra bastante, principalmente quando as ruas parecem ter sido bombardeadas. A agilidade do conjunto e o nível de conforto são pontos fortes. O sistema de freio também é do tipo CBS (combinado) com um disco na roda dianteira e tambor atrás. Seu funcionamento é bastante eficiente e oferece segurança para o piloto. O espaço sob o banco é limitado, já que, dependendo do formato ou tamanho, é possível que o capaete não caiba, mas a restrição termina se ele for aberto. O Elite tem preço sugerido de R$ 11.180 (mais frete e impostos segundo a região).

1 O painel é digital do tipo blackout

2 Há espaço sob o banco para um capacete, mas com restrição

3 O freio a disco dianteiro é eficiente

4 O escape empresta ar esportivo

5 A lanterna traseira valoriza o design

POSITIVO
- Agilidade
- Motor

PODERIA SER MELHOR
- Suspensão dianteira

Dados de fábrica

Monocilíndrico | arrefecido a ar
2 válvulas OHC | câmbio tipo CVT

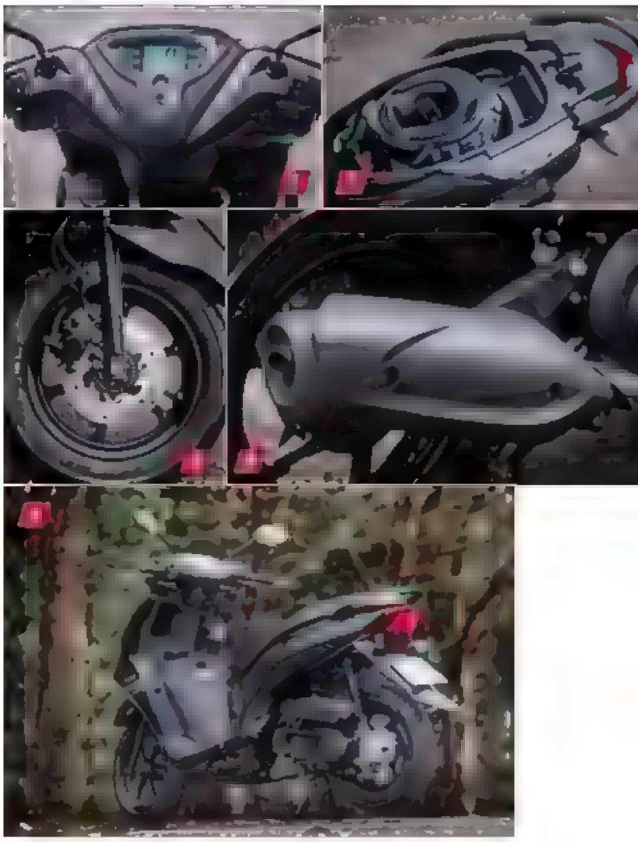
Cilindrada	124,9 cm³
Potência máxima	9,34 cv a 7.500 rpm
Torque máximo	1,05 kgf.m a 6.000 rpm
Diâmetro x curso do pistão	52,4 mm x 57,9 mm
Taxa de compressão	9,8:1
Quadro	Tipo underbone em aço
Caster	n.d.
Trail	n.d.
Suspensão dianteira	Garfo telescópico com 90 mm de curso
Suspensão traseira	Monoamortecida com ajuste de pré-carga e 70 mm de curso
Freio dianteiro	Disco de 190 mm com pinça de 2 pistões e CBS
Freio traseiro	Tambor de 130 mm e CBS
Modelo do pneu	Pirelli SL 26
Roda dianteira	90/90-12
Roda traseira	100/90-10

MEDIDAS

Comprimento • 1.735 mm
Altura do assento • 772 mm
Tanque • 6,4 litros
Entre-eixos • 1.223 mm
Largura • 689 mm
Peso (seco) • 104 kg

Preço: R$ 11.180 (+ frete)

COMPLETÃO
O Fluo ABS tem muitos equipamentos a mais que os concorrentes



YAMAHA FLUO ABS

De longe o Fluo ABS é o mais completo de todos os scooter listados neste dossiê. Chave de presença, iluminação por LED, ABS na roda dianteira, sistema Stop Start (que desliga o motor depois de segundos com a moto parada) e finalmente uma tomada 12 V. O design do Fluo ABS é bem cuidado e suas linhas são bastante atrativas, assim como o bom nível de acabamento geral. A ergonomia do Fluo é bem elaborada e o espaço para pilotagem é generoso, o banco tem boa camada de espuma e o nível de conforto satisfaz. Assim como Elite, o motor do Fluo ABS rende 9,5 cv de potência máxima e suas respostas ao giro do acelerador são convincentes e os 60 km/h chegam rapidinho. A partir daí, a subida é mais pacata, porém ele beira os 100 km/h de velocidade final. A agilidade é outro ponto forte, pois o Fluo é leve, rápido na direção e muito ágil, com ótima sensação de segurança nas curvas, contornando-as com convicção e bem sustentado sobre os pneus. A unidade testada, diferente da que tivemos o primeiro contato, mostrou a frente um pouco imprecisa, transmitindo bastante vibração para os braços, além das pancadas de final de curso, o que não sentimos antes. O ABS dianteiro também tem funcionamento eficiente e no piso molhado mostrou que é um equipamento que faz a diferença no quesito segurança diante dos demais. Agora a Yamaha oferece um scooter diferenciado de seus concorrentes do segmento de 125 cm³, mais caro, é verdade, mas a diferença pode justificar a exclusividade de seus componentes. Seu preço sugerido é de R$ 13.790. Parece justo pelo que entrega.

1 O painel do Fluo é totalmente digital
2 Sob o banco há espaço para um capacete fechado
3 O sistema de freio tem ABS na roda dianteira
4 O escape do Fluo é discreto
5 A traseira do Fluo ABS é compacta

POSITIVO
- Dinâmica
- Motor

PODERIA SER MELHOR
- Nível de ruído

Dados de fábrica

Monocilíndrico, arrefecido a ar
2 válvulas SOHC, câmbio tipo CVT

Cilindrada	125 cm³
Potência máxima	9,5 cv a 8.000 rpm
Torque máximo	1 kgf.m a 5.500 rpm
Diâmetro x curso do pistão	52,4 mm x 57,9 mm
Taxa de compressão	9,5:1
Quadro	Tipo underbone
Cáster	n.d.
Tra	n.d
Suspensão dianteira	Garfo telescópico e 90 mm de curso
Suspensão traseira	Monoamortecida com ajuste de pré-carga da mola e 80 mm de curso
Freio dianteiro	Disco de 200 mm com pinças de 2 pistões e ABS
Freio traseiro	Tambor de 130 mm
Modelo do pneu	Pirelli Diablo Scooter
Roda dianteira	100/90-12
Roda traseira	110/90-12

MEDIDAS
Comprimento • 1.915 mm
Entre-eixos • 1.280 mm
Altura do assento • 780 mm
Largura • 685 mm
Tanque • 4,2 litros
Peso (seco) • 102 kg

Preço: **R$ 13.790**

JASPION O Neo tem design futurístico, mas agrada

YAMAHA NEO 125

O Neo 125 é bem moderno e suas linhas são chamativas, o design é bastante futurístico, por isso quem está em seu comando inevitavelmente é alvo de olhares curiosos. A posição de pilotagem é neutra, mas para um piloto de 1,8 metro de altura, como o Ismael Baubeta, fica no limite na distância dos joelhos até a parte interna do escudo frontal. O guidão em relação ao banco tem uma posição mais baixa que nos demais, fazendo-o parecer mais alto, mas a ergonomia é bem acertada. O Neo é o mais leve dos quatro e seu motor, capaz de render 9,8 cv o empurra com boa pegada. Neste quesito, sua sensação nas acelerações dá mais empolgação, ele acelera mais rápido que os demais, mas a velocidade final se equipara, beirando os 100 km/h de máxima.

Ele também é muito ágil e bastante fácil de ser pilotado, também é o único que dispõe de rodas com 14 polegadas de diâmetro, o que se traduz em mais segurança em terrenos difíceis, como os pavimentos de São Paulo. As suspensões têm garfos telescópicos na dianteira, enquanto a traseira possui um monoamortecedor ancorado ao câmbio (como nos demais). O curso da suspensão dianteira é de 90 mm e na traseira são 78 mm, mas uma reação bastante crítica são as batidas de final de curso na suspensão dianteira, principalmente quando se está freando e passando em ondulações simultaneamente. A capacidade do tanque é de 4,2 litros, o que lhe dá boa autonomia, e os pneus com medidas 80/80 na dianteira e 90/80 atrás conferem bastante agilidade para enfrentar a dura tarefa do pavimento urbano da maioria de nossas cidades. O preço sugerido do Neo 125 é de R$ 11.690 (mais frete).

1 O painel do Neo é analógico
2 O espaço sob o banco permite guardar um casco
3 O freio dianteiro é bastante eficaz
4 A ponteira de escape é bem protegida
5 Apesar do porte, o espaço para o piloto é limitado

POSITIVO
- Design
- Motor

PODERIA SER MELHOR
- Suspensão dianteira

Dados de fábrica

Monocilíndrico paralelo | arrefecido a ar
2 válvulas SOHC | câmbio tipo CVT

Cilindrada	125 cm³
Potência máxima	9,8 cv a 8 000 rpm
Torque máximo	1 kgf.m a 5.500 rpm
Diâmetro x curso do pistão	52,4 mm x 57,9 mm
Taxa de compressão	9,5:1
Quadro	Tipo underbone em aço
Cáster	n.d.
Trail	n.d.
Suspensão dianteira	Garfo telescópico com 90 mm de curso
Suspensão traseira	Monoamortecida com ajuste na pré-carga da mola e 78 mm de curso
Freio dianteiro	Disco de 200 mm com pinça de 2 pistões e UBS
Freio traseiro	Tambor de 130 mm e UBS
Modelo do pneu	Metzeler Feelfree
Roda dianteira	80/80-14
Roda traseira	90/80-14

MEDIDAS

Comprimento • 1.870 mm
Entre-eixos • 1.513 mm
Altura do assento • 775 mm
Largura • 685 mm
Tanque • 4,2 litros
Peso (O.M) • 97 kg

Preço: **R$ 11.690**

A FÚRIA DE UMA
KTM 1290 SUPER DUKE R
Situada no topo da cadeia alimentar, ostentando chassi e motor de alto desempenho ameaçadores, bem como aprimoramentos e componentes eletrônicos de alto nível, a KTM 1290 SUPER DUKE R não precisa de apresentações. Mas nós fizemos uma mesmo assim. Apresentando THE BEAST. A pronta entrega nas concessionárias KTM.
USE CAPACETE
ktmbrasiloficial
FACTORY
POWERSPORTS
KTM
READY TO RACE

ESCOLHA O SEU Os quatro scooter são charmosos e têm virtudes para se tornar seu meio de transporte

CONCLUSÃO motociclismo

Para muitos, a motocicleta ainda é uma possibilidade que não está sendo levada em consideração, seja para ganhar tempo no transporte do dia a dia, seja para economizar no combustível, o que não importa, pois estes scooter podem ser uma excelente opção. O Haojue Lindy é muito honesto, mas é o menos chamativo visualmente. As rodas de 10 polegadas são uma desvantagem diante dos demais e o preço é um pouco elevado pelo que oferece. O Honda Elite é equilibrado em todos os quesitos e é uma excelente opção, e eu gosto muito da dinâmica dele. O Yamaha Neo tem boa pegada do motor e rodas maiores, bom para nossas ruas esburacadas, mas, por outro lado, tem menos espaço para pilotagem. O mais completo é o Yamaha Fluo, o mais caro, que tem excelente dinâmica, embora esta unidade estivesse com a suspensão dianteira meio estranha. Se dinheiro não for preponderante na escolha ele vale a pena, se for o Honda Elite é outra excelente opção.

CONCLUSÃO motociclismo

Os quatro modelos que compõem este dossiê são opções interessantes para qualquer tipo de piloto que busca agilidade e economia nos deslocamentos urbanos, principalmente os iniciantes. São scooter fáceis de pilotar, ágeis e bastante divertidos. O Lindy chama a atenção por seu design, apesar de seu projeto ser o mais antigo de todos, e pelo bauleto adicional. Jogam contra o modelo o motor carburado, o preço e a idade do projeto. Já o Yamaha Neo é pequeno e esperto, as rodas maiores passam maior sensação de segurança e confiança na pilotagem, mas para mim tem um design, digamos, controverso. O Fluo é um belo scooter, chegou trazendo itens incomuns para o segmento, que acabam por encarecê-lo. A unidade testada foi prejudicada pela suspensão dianteira que estava imprecisa e batendo no final de curso constantemente. Para mim o melhor pacote é do Honda Elite, ele proporciona uma tocada divertida, é moderno e tem bom espaço. Seu preço também é mais sugestivo.

CONCLUSÃO motociclismo

O Lindy 125 tem uma condução confortável e a leveza da moto é sentida logo nas primeiras manobras. O bauleto complementa a falta de espaço sob o banco. O Honda Elite foi o scooter que mais me atraiu, é ágil aos comandos, econômico, confortável e o sistema de freios é bem ajustado, passando bastante confiança ao condutor. Por seu lado, o Yamaha Fluo é muito interessante e oferece vários atributos tecnológicos extras, inclusive sistema Stop Start (que ajuda na economia de combustível). Também é o único que tem ABS na roda dianteira, o que significa mais segurança nas frenagens. Por outro lado é o mais caro da turma. Se dinheiro não for problema, ele pode ser uma excelente opção também. Também gostei do Neo 125, as rodas de 14 polegadas ajudam a superar a buraqueira da cidade e as respostas do motor são as mais empolgantes desta categoria de scooter. Sem dúvida, todos eles são boas opções como primeira moto para quem pretende ganhar agilidade no seu transporte do dia a dia.

HJC HELMETS

LANÇAMENTO
RPHA 70 - KROON

ACESSE O NOSSO
CATALOGO COMPLETO
NO QR CODE ABAIXO

CONFIRA OS OUTROS LANÇAMENTOS EM:
@HJC_BRASIL

Uma quarentona com corpinho de adolescente

A beste-seller da BMW ganha as cores de nossa bandeira para comemorar os cinco anos de produção no Brasil

Texto ISMAEL BAUBETA Fotos RENATO DURÃES

Provavelmente, se você parar um segundo para responder qual é a primeira moto que lhe vem à cabeça para viajar para qualquer lugar do planeta, será a BMW GS (como a maioria das pessoas a conhece), a R 1250 GS. Independentemente de ser ou não a melhor opção para uma aventura qualquer, afinal cada um tem suas características de biotipo, preferências de marca, estilo e obviamente também de conta bancária, isso ilustra bem a imagem que a marca alemã construiu em cima desse modelo que no ano passado só no Brasil, emplacou 4.593 unidades, um sucesso de vendas.

A BMW vem aprimorando a cada ano sua maxitrail R 1250 GS com o que há de mais moderno em tecnologias, tanto para melhorar seu desempenho, quanto para aumentar a segurança de quem está em seu comando, um dos pilares da marca alemã. Esta versão comemorativa na cor branca com detalhes em verde e amarelo foi feita para comemorar os cinco anos de produção na fábrica da BMW em Manaus, diferentemente do que muitos pensaram por conta de um vídeo que viralizou na internet, dizendo que era uma referência ao atual presidente do Brasil. Eu mesmo fui abordado um par de vezes com a pergunta se era a moto do Jair Bolsonaro e acho que desiludi os que acreditaram na história com minha resposta.

EFICIENTE A capacidade de divertir o piloto da R 1250 GS não tem limites

Mesmo pacote

Nenhuma mudança no consagrado pacote técnico desta devoradora de estradas e caminhos aventureiros. É a versão Rally que ganhou esta edição especial. Ela pode intimidar à primeira vista quando você se aproxima dela, afinal sua altura aparente e sua largura lhe emprestam um volume que a faz parecer um enorme touro pronto para entrar na arena, mas basta superar a rabeta e os alforjes laterais com a perna, montá-la e colocá-la em movimento para ter outra percepção.

Uma vez sobre ela, impressionam a leveza do conjunto em movimento, e tanto a suavidade do motor, com entrega progressiva de torque, como sua pungência, se você quiser buscar emoção em regime de alto giro, podem ser experimentados.

Essa capacidade quase ambígua deste motor boxer de dois cilindros contrapostos de poder ser suave ou agressivo nas acelerações se deve ao sistema de comando variável, batizado pela BMW de Shiftcam, o qual não só é capaz de variar o tempo de abertura das válvulas como a elevação das mesmas, e apesar do sistema ser acionado mecanicamente, o seu funcionamento é quase imperceptível.

Essa versão comemorativa vem com alguns acessórios a mais como os faróis de milha em LED, as malas laterais e as tampas dos cabeçotes e do motor em alumínio forjado, que são peças do kit Option 719 (número que faz alusão à divisão da fábrica da BMW em Berlim que se dedicava à produção de modelos especiais de edições limitadas). Essa versão só terá 300 exemplares vendidos no Brasil.

Conforto invejável

A R 1250 GS é uma referência em nível de conforto, e entre as maxitrail ela ainda segue no topo desse quesito. A ergonomia combina perfeitamente com a posição de pilotagem neutra, em que as pernas vão apoiadas sobre as pedaleiras em ângulo que não gera cansaço, e a distância do guidão que permite ficar com o tronco ereto e possibilita o esterço sem esforço ou exagero no giro do corpo e dos ombros. A posição para pilotar de pé sobre as pedaleiras também é ergonômica. Some a isso um excelente banco com maciez que ainda pode receber aquecimento (opcional) e você vai querer enfrentar aventuras até nas geleiras do Ártico. Os comandos também são bastante intuitivos e fáceis de serem acessados pelos botões dos punhos.

1 O painel TFT é completo e configurável
2 O para-brisa pode ser regulado com uma mão
3 No punho esquerdo o acesso às configurações
4 O botão dos modos de pilotagem no punho direito

DIVERSÃO
A GS permite aventuras e saltos se você a isso se propuser

Através deles pode-se ajustar os modos de pilotagem e tipos de respostas que se quer do motor, mas o sistema ESA regula a pré-carga da mola das suspensões de acordo com a carga que pretende levar ou a situação que vai enfrentar (off-road, por exemplo), e com eles também pode-se conectar o belo painel em TFT a seu celular

Eletrônica embarcada

Todos os recursos eletrônicos disponíveis não só tornam a pilotagem mais segura, como ajudam a tirar mais desempenho da moto se assim você desejar. O Dynamic Traction Control (DTC) oferece muita segurança na pilotagem, transferindo a tração adequada com acelerações sem deslizes. Mas, se você optar por derrapar a valer na terra e se divertir com a traseira abanando para os lados, basta selecionar o modo Enduro Pro e levantar a poeira.

O painel agora acusa o modo de pilotagem Eco, para que o piloto possa acelerar de forma eficiente e econômica com respostas mais suaves, sem ter as limitações do modo Rain.

A GS também tem quickshifter para as mudanças de marcha rápidas sem o acionamento da embreagem. Ele só exige que você esteja acima de 4.000 rpm aproximadamente para subir as marchas com precisão, caso contrário é necessário fazer força no pedal, e para redução das marchas o acelerador tem que estar fechado completamente para conseguir reduzir. Seguindo isso o funcionamento é redondo.

O sistema de freios também tem a última geração de ABS, o BMW Integral Pro, ABS cornering que permite frenagens fortes mesmo com a moto inclinada. Ele pode entrar em ação, sem comprometer a segurança, já que normalmente em freada com a moto inclinada pode-se perder a frente caso a roda seja bloqueada pelo freio. O sistema tem potência de sobra e bom tato nas frenagens. Quando testei para valer os freios, "alicatando" para valer o manete senti a distribuição do freio, enquanto o manete trepida e o pedal abaixa, sendo acionado automaticamente, dividindo a frenagem de modo a otimizá-la.

TERRA OU ASFALTO
Em nossa experiência, tanto no asfalto como no off-road, comprovamos a grande versatilidade da máquina

1 As pinças radiais têm potência de sobra para boas frenagens
2 O eixo cardã tem manutenção mais prolongada
3 A Edição Especial tem farol adaptativo e farol de milha, ambos em LED

VIRTUDES
A R 1250 GS é excelente no asfalto e muito divertida nas curvas

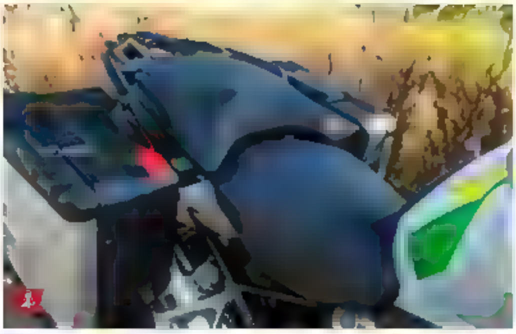
Ciclística em movimento

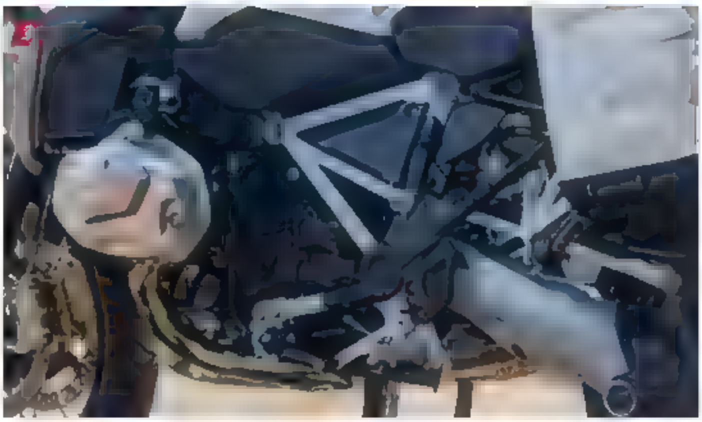
O chassi de treliça tubular abriga as suspensões Telelever com amortecedor único na dianteira e Paralever com o amortecedor acoplado ao eixo cardã. Nas suspensões o sistema ESA de ajuste permite regular a pré-carga da mola de ambas. As suspensões funcionam bem, mas de vez em quando a dianteira deu umas pancadas ruidosas ao passar abruptamente por desníveis ou buracos maiores, mas isso não chegou a comprometer a estabilidade.

O conjunto de suspensão também é primoroso para rodar por estradas cheias de curvas. Apesar dos pneus Michelin Anakee terem perfil de uso misto e as rodas terem aro de 19 polegadas na dianteira e 17 atrás, conferem uma aderência incrível permitindo inclinação e velocidade de passo de curva impressionantes, com uma sensação ímpar de segurança nesse cenário.

Mais tecnologia

A R 1250 GS Edição Especial oferece outras tecnologias complementares como o belo painel em TFT adaptativo à luz ambiente com conectividade via Bluetooth, o farol em LED com DRL (Daytime Running Light) com função adaptativa que ilumina o interior da curva conforme a inclinação da moto, aquecedor de manoplas, assistente de subidas Hill Start Control, além de todos os controles eletrônicos de assistência à pilotagem. Sem dúvida esta GS é completa e oferece muito prazer ao pilotar com nível de diversão e segurança invejáveis. Os R$ 123.500 pedidos por ela são uma boa grana, mas se isso não for um impedimento, certamente ela poderia estar na sua garagem esperando a hora de pegar a estrada e se divertir.





1 O banco tem excelente nível de conforto, tanto para o piloto quanto para o garupa **2** As malas fazem parte do pacote especial **3** As tampas dos cabeçotes e do motor são em alumínio forjado e oferecem lindo acabamento

AMORTECEDOR COFAP
SEU MELHOR AMIGO
EM DUAS RODAS
Do trabalho ao lazer, os amortecedores Cofap são sempre a melhor companhia. Independente do tipo de pista, escolha o melhor.
Vá de Cofap.
27 de julho
Dia do motociclista!
SIGA:
cofap
www.mmcofap.com.br

FICHA TÉCNICA

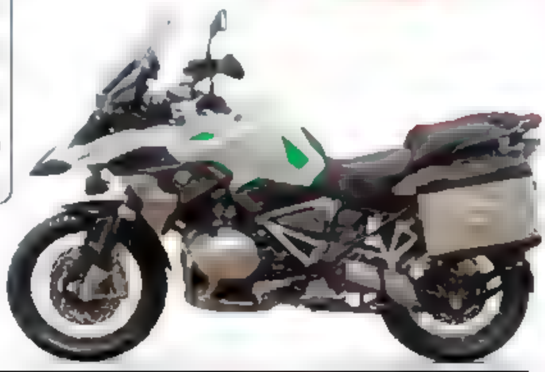
Dados de fábrica

MOTOR	
Tipo	Bicilíndrico boxer
Arrefecimento	A líquido
Válvulas	8 DOHC Shiftcam
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	1.254 cm³
Diâmetro x curso do pistão	102,5 x 76,0 mm
Taxa de compressão	12,5:1
Potência máxima	136 cv a 7.750 rpm
Torque máximo	14,5 kgf.m a 6.250 rpm
TRANSMISSÃO	
Embreagem	Multidisco banhada a óleo
Câmbio	6 marchas
Secundária	Cardã
CHASSI	
Tipo	Bipartido com motor autoportante
Balança	Monobraço em alumínio
Cáster/trail	65,1° / 95,4 mm
SUSPENSÃO	
Dianteira	Telelever BMW Motorrad
Curso	210 mm
Regulagens	Multiajustável
Traseira	Monobraço Paralever
Curso	220 mm
Regulagens	Multiajustável
FREIOS	
Dianteiro	Duplo disco de 305 mm
Pinça	Radial de 4 pistões e ABS
Traseiro	Disco de 276 mm
Pinça	2 pistões e ABS
PNEUS	
Modelo	Michelin Anakee
Dianteiro	120/70 R19
Traseiro	170/60 R17
MEDIDAS	
Comprimento	2.207 mm
Largura	952 mm
Entre-eixos	1.514 mm
Altura do assento	850/870 mm
Distância mínima do solo	150 mm
Capacidade do tanque	20 litros
Peso aprox. (em ordem de marcha)	249 kg
Capacidade máxima de carga	216 kg

Dados de fábrica

Potência específica
108,8 cv/l
Relação peso-potência
1,83 kg/cv
Relação peso-torque
17,17 kg/kgf.m
Consumo/autonomia média
18 km/l/540 km

CORES



PREÇO	R$ 123.500

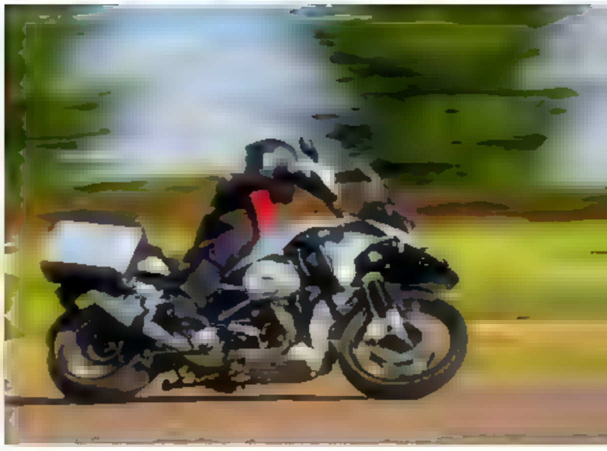
Nossa avaliação

MOTOR	
Velocidade máxima	9
Aceleração	9
Retomada	9
Entrega de potência	9
Resposta ao acelerador	9
Nível de vibração	8,5
Aspereza	8,5
Tato e precisão do câmbio	[illegible]
Relação de marchas	[illegible]

CHASSI	
Estabilidade em retas	9
Estabilidade em curvas	9
Precisão da direção	8,5
Agilidade	8,5
Suspensões	9
Suspensões com garupa	[illegible]
Distância livre do solo	9
Comportamento frenagem	[illegible]
Potência	[illegible]
Dosagem	9

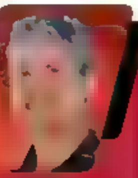
USUÁRIO	
Facilidade para manobrar	8
Posição de pilotagem	9
Conforto do piloto	9
Conforto do garupa	9
Sensação de qualidade	9
Prazer ao pilotar	9
Autonomia	9
Equipamentos	9
Acabamento	9
Preço de aquisição	8
Garantia	10
Consumo médio	8

Média final técnica 8,92



! O motor de dois cilindros boxer tem excelente pegada e pode tanto ser pacato e suave nas acelerações, como pungente e furioso se assim você o quiser. É muito bom de se acelerar

CONCLUSÃO motociclismo



A BMW tem motivos para comemorar com a R 1250 GS a cada ano que passa, não só por ter conseguido produzi-la no Brasil (a única fábrica onde ela é montada fora da Alemanha fica em Manaus), mas pelo expressivo volume que alcança pelo mundo, incluindo o nosso país. Só em 2021 foram 4.593 unidades emplacadas por aqui, segundo levantamento da Fenabrave, número impressionante se você levar em conta o valor da moto. A R 1250 GS Rally Edição Especial do teste mantém o padrão de excelência da marca e tem muitos acessórios úteis e diferenciados. Apesar de os R$ 123.500 serem uma boa grana, ela tem boas características para corresponder às expectativas de quem quer investir em uma moto que pode chegar a qualquer lugar com muito conforto, oferecendo muito além do status da marca BMW. Se eu tivesse essa grana, provavelmente me aventuraria mundo afora com uma dessas. Por que não?

YAMAHA
CRIE LAÇOS PARA
A VIDA TODA
FELIZ DIA DO
MOTOCICLISTA!
27 DE JULHO
感動
PRESERVE O MEIO AMBIENTE. PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS. CONHEÇA A AMAZÔNIA. NO TRÂNSITO, SUA RESPONSABILIDADE SALVA VIDAS.

Feliz dia, motociclista!

Para nós, que somos apaixonados por motocicletas, todo dia é Dia do Motociclista. Você sabia que existe uma data oficial para as comemorações?

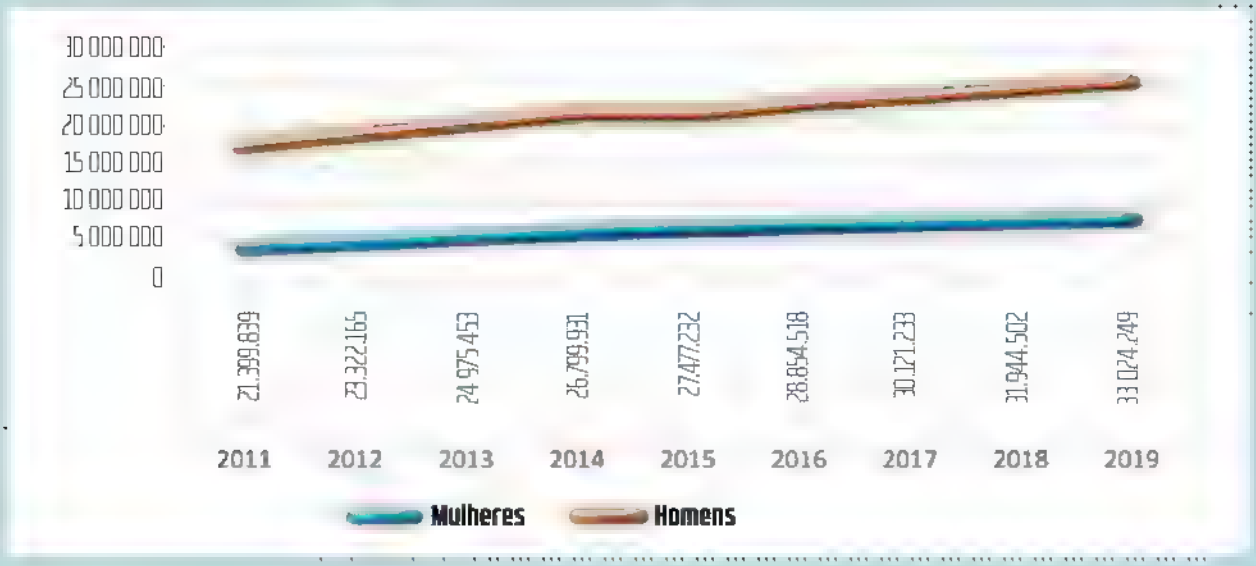
Texto WILLIAN TEIXEIRA Fotos DIVULGAÇÃO

Ser motociclista é...

Curtir a liberdade e viver com praticidade. De moto minha vida ficou mais dinâmica, divertida e emocionante. Levo minutos para chegar em lugares que antes levava horas. A economia de tempo e combustível é considerável, assim como o prazer de curtir um veículo dinâmico e divertido de se pilotar. Ser motociclista é ser feliz!

Wilian Teixeira, jornalista, repórter da MOTOCICLISMO Brasil desde 2019 e motociclista desde 2020.

PORTADORES DE CNH CATEGORIA A



Estamos em julho, o mês em que é celebrado o Dia do Motociclista, mais precisamente no dia 27. A data tem o objetivo de homenagear a todos nós, apaixonados por motocicletas e que as usamos das mais diferentes formas, seja como meio de transporte, seja como uma ferramenta de trabalho, seja do jeito mais divertido, que é para sair mundo afora curtindo a vida, conhecendo lugares diferentes e vivendo novas experiências

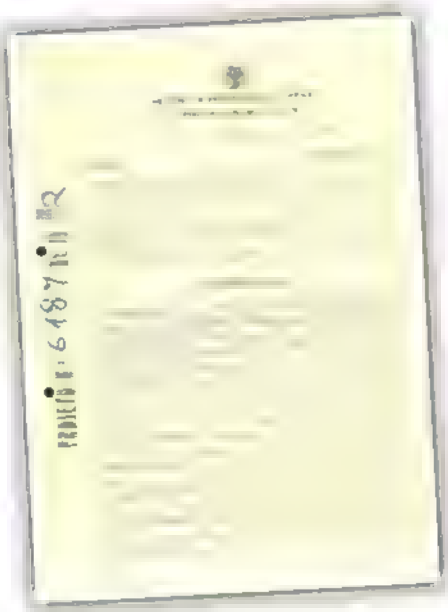
Porém, nem sempre o Dia do Motociclista foi celebrado nessa data, pois as homenagens costumavam ocorrer em dias diferentes em várias partes do país. Só que para padronizar as comemorações, a Associação Brasileira de Motociclistas (ABRAM) começou a trabalhar para unificar a comemoração, e a data escolhida foi o dia 27 de julho

Por que dia 27 de julho é o Dia do Motociclista no Brasil?

A escolha dessa data serve como uma homenagem póstuma a Marcus Bernardi, motorista e mecânico da Honda que era uma figura muito querida no meio do motociclismo e faleceu em 27 de julho de 1974.

Diante dessa situação, o deputado federal Alcides Franciscatto trabalhou junto à Câmara no início dos anos 1980 para formalizar uma data única para a celebração do Dia do Motociclista em todo o país, e criou o Projeto de Lei 6187/1982, que institui o dia 27 de julho como data oficial

Entre as justificativas para a criação da data, Franciscatto destacou que "junto a setores menos esclarecidos perdura ainda uma impressão de que todo motociclista é irresponsável, barulhento e imprudente, o que se constitui em uma inaceitável injustiça ao verdadeiro caráter destes destemidos e operosos cidadãos que ousaram assumir os riscos do pioneirismo ao introduzir a motocicleta no cenário do tráfego urbano em nosso País"



O DOCUMENTO
Em 1982 foi registrado na Câmara o projeto para comemorar a data. O deputado federal Alcides Franciscatto foi o responsável

Um estilo de vida que exige responsabilidade com sua liberdade, a vida do motociclista e sua moto são uma só, onde a saúde dos dois são um conjunto de perfeita união. Aproveitar a estrada e a natureza são as principais conquistas que temos em cima de nossas máquinas, nossos cavalos de ferro.

Marcos Cunha, 40 anos, personal trainer e motociclista desde os 26 anos.

MULHERADA AO GUIDÃO
Cada vez mais mulheres estão pilotando motocicletas

Segundo o deputado, a data também teria como propósito servir como campanha de incentivo e educação no trânsito para todos os seus integrantes, ou seja, além dos motociclistas, ela também beneficiaria os condutores de outros veículos para que se conscientizassem e, consequentemente, houvesse uma redução no número de acidentes.

Apesar da argumentação de Franciscatto, seus colegas de casa não se encantaram com a proposta e optaram pelo arquivamento. Só que, ainda assim, a data é celebrada como se a lei tivesse sido aprovada. Justamente por conta da existência desse projeto, a Abram passou a incentivar a comemoração do Dia do Motociclista sempre no dia 27 de julho, intensificando essa divulgação desde o ano 2.000 e valorizando ainda mais a data e a importância dos motociclistas para o Brasil.

O perfil do motociclista brasileiro

Conheça um pouco das características daqueles que pilotam motos em nosso país

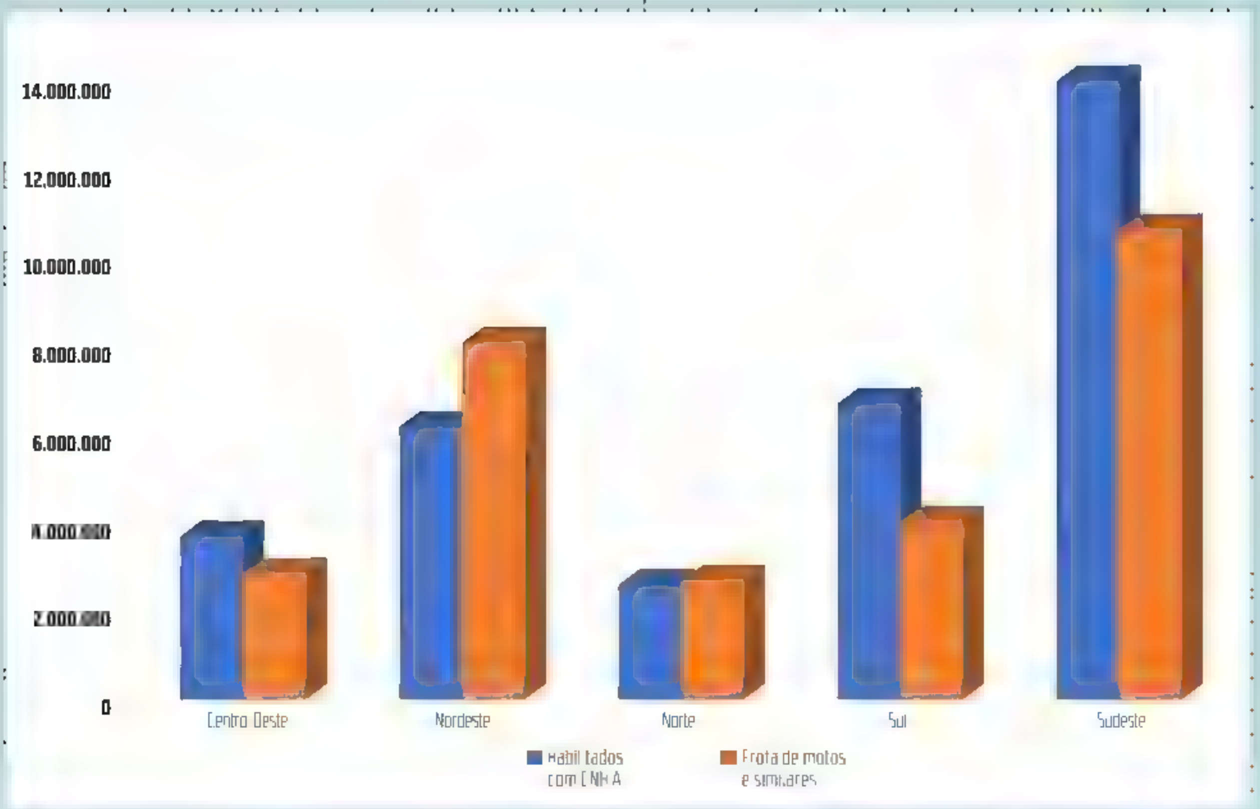
Nos últimos anos os brasileiros estão cada vez mais antenados aos benefícios que as motos podem trazer para suas vidas. Elas ajudam a ganhar tempo nos deslocamentos urbanos, evitando os congestionamentos que são mais frequentes principalmente nas grandes metrópoles, além de, durante a pandemia, terem se tornado um meio de evitar aglomerações no transporte público e uma importante ferramenta de trabalho para muitas pessoas, ainda mais com a disseminação dos apps de delivery e de serviços de entrega que se tornaram imprescindíveis no auge da pandemia.

De acordo com dados do Denatran analisados pela Abraciclo, entre 2012 e 2020 o total de habilitados para conduzir motos no Brasil passou de 23.322.165 para 33.893.329, ou seja, um crescimento de 45% em menos de dez anos.

Aprender a viver o paradoxo que é a vida. É sobre cooperação, paciência, desapego, atenção. É mais do que uma máquina, o motociclismo é sobre gente. As pessoas que conheço no caminho. Gente muito diferente em todos os aspectos, diferentes em suas crenças, posições políticas, estilos. Em formação, um motociclista aprende que sempre deve assumir que é "invisível" para os motoristas. Resumindo: ser motociclista é se fazer visível para quem não sabe enxergar.

Gabriela (Gabi) David Hoover, jornalista e integrante do movimento #ElasPilotam, 44 anos e motociclista desde os 35 anos.

PORTADORES DE HABILITAÇÃO A X FROTA REGIONAL



Ser motociclista é...

Inexplicável! De fato ser motociclista está muito longe de qualquer explicação, frase ou depoimento. Ser motociclista é sentir – e é com sorriso no rosto que sempre penso o quanto sou privilegiado por sentir tanta felicidade quando estou pilotando dentro do capacete! Cada acelerada, cada frenagem, cada arrepio, cada quilômetro. Enfim: ser motociclista é ser privilegiado!

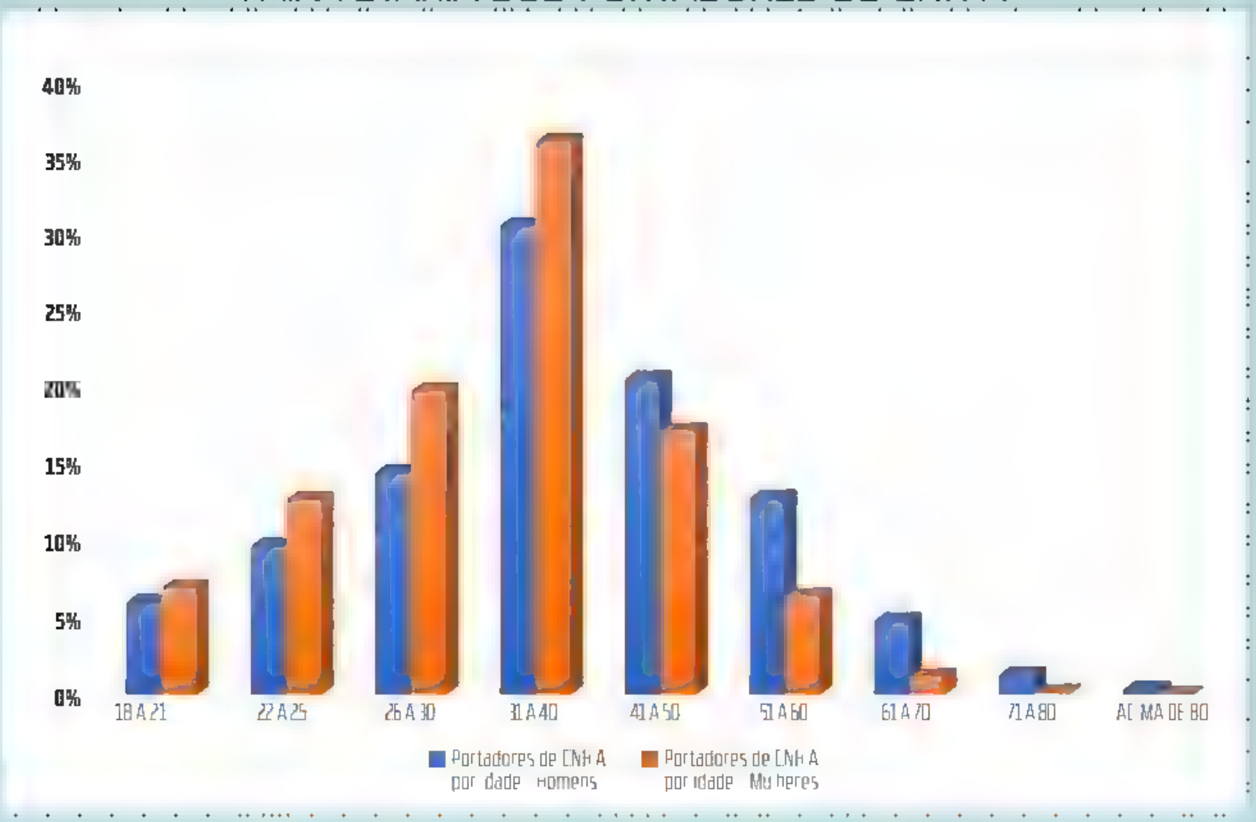
Felipe Silva, auditor e idealizador da Bike Consulting, 30 anos e motociclista desde os 18.

Ser motociclista é...

Ir além de sentir o vento no rosto. É pegar estrada com sua moto, lavar a alma com a chuva, secar a roupa com o calor do sol e desfrutar a liberdade. É parar no posto pra abastecer, encontrar amigos de longa data e trocar experiências vividas.

Kojak - Buena Vista MC, técnico em mecânica, 55 anos de idade e motociclista há 40 anos.

FAIXA ETÁRIA DOS PORTADORES DE CNH A



Ser motociclista é...

Desfrutar da liberdade de mobilidade para curtir a vida, viver cada momento com intensidade e visitar lugares diferentes, desde os mais próximos até os mais inóspitos.

Dênis Lima, advogado, 37 anos e motociclista desde os 18.

O estudo ainda aponta que do total de 48.876.384 homens habilitados no Brasil, 53,3% estão aptos a pilotar motocicletas. Já das 26.152.487 mulheres habilitadas no país, 30,1% possuem licença para conduzir motos. Segundo a pesquisa, o crescimento de mulheres habilitadas para conduzir motos foi de quase 75%, enquanto o total de homens habilitados avançou 38%.

A maior faixa etária, tanto para os homens como para as mulheres, está entre 31 e 40 anos. Eles são 30,9%; enquanto elas, 38%. Quanto ao nível de escolaridade, 64% dos motociclistas possuem o ensino médio completo, 21% concluíram o curso superior e 12% têm o fundamental completo.

A região Sudeste lidera o total de habilitações na categoria A, com 42,21% dos aptos para pilotar motos no Brasil, seguida da região Sul, com 20,27%. A seguir aparece o Nordeste, com 18,67% das CNHs de categoria A. As regiões Centro-Oeste e Norte fecham o levantamento, com 11,10% e 7,75% dos habilitados, respectivamente.

Esses novos motociclistas têm em comum um objetivo: ter um meio de locomoção mais rápido e econômico. Outro estudo, feito pela Abraciclo junto às fabricantes associadas e que está no levantamento Dados do Setor de 2021, aponta que o principal motivo para a compra de uma motocicleta em 2020 foi a locomoção (91%), seguido de lazer (66%) e trabalho (15%). E devido à pandemia, muitas pessoas passaram a utilizar a motocicleta para evitar o transporte público e suas aglomerações.

AGILIDADE
A maior mobilidade é um dos fatores da crescente busca pela motocicleta

Trocando o transporte público pela moto

Uma pesquisa encomendada pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) ao Serviço de Proteção ao Crédito (SPC) mostrou que o cidadão brasileiro gasta, em média, 2 horas e 28 minutos de seu dia em deslocamentos no trânsito. Em um ano, esse tempo equivale a 37 dias e meio passados dentro de um carro, ônibus, metrô ou trem.

Em uma situação de trânsito intenso os motociclistas se beneficiam, pois os momentos em que as motos ficam paradas no tráfego são bem menores, e quase sempre surge uma brecha para sair adiante rapidamente.

Um exemplo é o advogado Leonardo Ludke, morador de Caxias do Sul (RS), que sempre sonhou em ter uma moto e acelerou esse plano para encurtar seu tempo dentro do transporte público no trajeto de sua casa até o trabalho. "Antes gastava cerca de uma hora, enquanto hoje levo cerca de 10 minutos. Ganhei autonomia, agilidade no deslocamento e ainda economizo o dinheiro que gastava com o transporte público", conta.

A razão é a mesma apontada pelo auxiliar executivo Daniel Ramos, que vive em Campo Limpo Paulista, na Grande São Paulo. "Nosso transporte público é deprimente, e a moto me confere muito mais agilidade e rapidez no dia a dia", diz.

Daniel lembra que para ingressar no mundo das duas rodas ele contou com o estímulo de seu pai, que sempre foi um grande apaixonado por motocicletas. "Cresci vendo ele mexendo em suas motos, trabalhando como motoboy, sempre andando e fazendo manutenção nelas. Lembro que ele me colocava sentado no tanque e tirava fotos. Sempre vivi nesse ambiente e me tornei motociclista, foi uma influência muito grande", finaliza Ramos.

Outras vantagens de se ter uma moto

Além do ganho de tempo e da liberdade, ter uma moto também pode representar uma grande economia de combustível em relação ao carro, por exemplo. Enquanto alguns automóveis econômicos chegam a fazer 15 km/l, existem motos que chegam a rodar mais de 50 km/l de combustível, como por exemplo o scooter ADV, que segundo a Honda, faz 50,9 km/l na cidade e 34,2 km/l na estrada, ajudada mais no primeiro caso, pela tecnologia Idling Stop, que é o desligamento automático do motor.

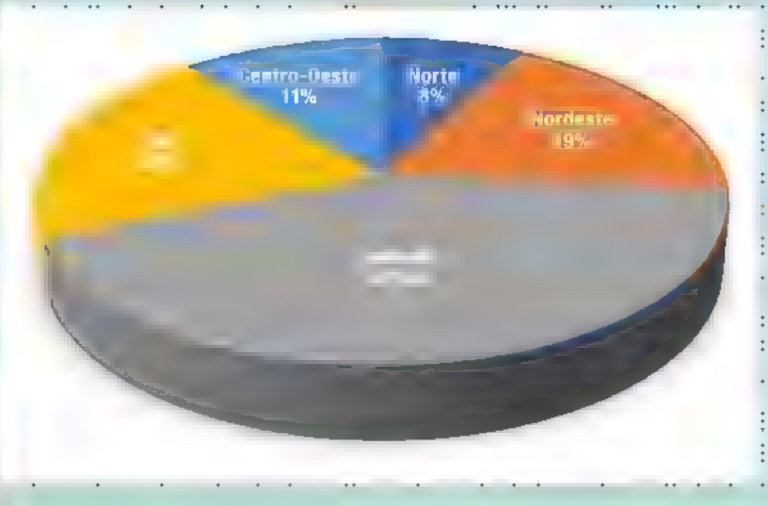
Tudo isso se dá também ao fato de que as motos têm uma menor massa em mo-

Mais que simplesmente subir numa moto e pilotá-la. É sentir toda a liberdade que ela te dá, com aquele gostinho diferente de tudo. A motocicleta me ajuda a fugir um pouco da realidade, a esquecer os problemas e viver a vida com mais leveza.

Guilherme Derrico, 40 anos, repórter da revista MOTOCICLISMO e motociclista desde os 26 anos.

QUALIDADE ORIGINAL
NOSSA PAIXÃO POR MOTOCICLETA PULSA!
SE FAZ SEU CORAÇÃO PULSAR, TEM QUALIDADE DIA-FRAG.
KIT DE PISTÃO E ANÉIS
PADRÃO MONTADORA
ALTA DURABILIDADE
MELHOR CUSTO BENEFÍCIO
DIA·FRAG
diafragwabtec
diafrag.wabtec
www.diafrag.com.br

DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DAS HABILITAÇÕES DA CATEGORIA A



vimento, são um veículo leve, de no máximo dois passageiros e deslizam facilmente pelas vias.

Um cálculo rápido nos dá uma ideia de gastos. Num percurso de 50 quilômtros diários um carro utiliza, em média, R$ 16, enquanto a moto que pode percorrer até 45 km/l, utiliza em torno de R$ 7. Semanalmente esse gasto vai para R$ 80 nos carros e R$ 35 para a moto do exemplo, uma constatação clara de que as motos são a melhor opção para economizar gasolina a longo prazo.

Além disso, você terá uma grande economia de tempo, pois evitará congestionamentos e não precisará perder tempo com o transporte público.

Cinco coisas que todo motociclista deve fazer

1. DEIXAR SUA MOTO COM A MANUTENÇÃO EM DIA

Ter a manutenção da moto em dia é parte primordial para a segurança do motociclista. Aqui vale repetir a cartilha básica: verifique o estado de conservação e lubrificação da relação corrente/coroa/pinhão de sua moto, dos pneus, o nível do óleo e quilometragem do motor, entre outros itens. De tempos em tempos leve sua motocicleta para uma revisão em uma oficina de sua confiança para realizar uma checagem mais apurada. Vale fazer o mesmo com os equipamentos de segurança, como capacete, luvas, jaqueta e botas.

2. CURSOS DE PILOTAGEM

Um dos maiores gargalos do Brasil quando se fala em moto é justamente na formação dos condutores. A prova aplicada para a obtenção da CNH de categoria A não muda há anos, enquanto o trânsito nas grandes cidades é cada vez mais caótico. É fundamental que o motociclista descubra o seu tipo de relação com a moto – se a utilizará como meio de transporte, ferramenta de trabalho para atuar com delivery ou apenas para lazer – e buscar orientações para ter uma pilotagem mais segura.

Da paixão de criança despertada em visitas ao zerinho do Ibirapuera e às corridas em Interlgos com meu pai, ainda demorei para concretizar o sonho de pilotar motos. Mas, graças a minha insistência pelas motos e, depois de muitos quilômetros, aqui estou eu, superfeliz pilotando todo tipo de moto para a revista MOTOCICLISMO Um grande prazer em minha vida.

Ismael Baubeta, 54 anos, é editor-chefe da revista MOTOCICLISMO e motociclista desde os 20 anos.

Centro Cultural Movimento

apresenta a Exposição

OS MOTONETAS

MOTOSTORY

"A Magia das Rodinhas" - até 31 de julho de 2022

Venha conhecer um pouco da história das motonetas no Brasil
e as pessoas que de alguma forma marcaram essa saudosa época.

www.centroculturalmovimento.com.br

Prefeitura Municipal da Estância de Socorro

Socorro destino duas rodas

MANTENEDORES

PARCERIA

CINE ORLANDI

MotoClassic

abraciclo

SOCOPISOS

motociclismo

OCTO W·O·R·K·S

APOIO

2WMOTORS.

ALEMÃO PNEUS

COBREQ

DIMEP

Moto Remaza

RIFFEL

SCOTT

K3 INTERNET FIBRA ÓPTICA

TG TOTAL GRASS.

UM DIA NA TELA DO CINEMA
Filmes em que a moto acompanhou os protagonistas

Há uma infinidade de conteúdos pela internet, disponibilizados em vídeo por marcas como Honda e Yamaha , por exemplo, além de cursos presenciais como os da ABTrans, BMW Rider Experience, TRX, e os das academias de Honda e Yamaha, só para citar alguns.

3. PILOTAR COM SEGURANÇA

Todo motociclista que se preza pilota respeitando as leis de trânsito e tomando todos os cuidados necessários para uma boa convivência com os outros veículos. Ultrapasse apenas pela esquerda, visualize os veículos que estão à sua frente e respeite a sinalização, só ultrapasse depois de ter certeza que foi visto, utilize a seta ao realizar mudanças de faixa e pratique sempre a pilotagem defensiva. Só para dar alguns exemplos.

4. VISITAR UM ENCONTRO DE MOTOCICLISTAS

Nesses eventos a conversa principal será sobre elas: as motos. Você se encontrará com pessoas que compartilham a mesma paixão e que constantemente se reúnem para fazer passeios, viagens e trocar experiências. Além disso, também poderá curtir as atrações desses eventos, que geralmente reúnem boa música, comidas diferentes e muita diversão.

5. PLANEJAR UMA VIAGEM

Aqui é o momento em que o motociclista terá que trabalhar para fazer sua aventura dar certo. Depois de escolher o destino, que pode ser tanto uma ida ao litoral como uma expedição rumo ao deserto do Atacama, é preciso pensar no itinerário que será percorrido. Pesquise o tempo total de viagem, programe paradas para se alimentar, abastecer e alongar as pernas, e se for necessário pernoitar, já programe os locais de acomodação que você utilizará. Também não se esqueça de verificar as condições climáticas da época em que você viajará, a adequação ideal para a bagagem e a roupa certa para lidar com essa aventura. Feito tudo isso, é só pegar estrada e, como Vital em sua moto, passar a se sentir total.

5 filmes a que todo motociclista deve assistir

SEM DESTINO (EASY RIDER)

O filme, de 1969, conta a história de dois motociclistas que viajam pelos Estados Unidos em suas Harleys com o objetivo de alcançar a liberdade pessoal. Conta com nomes de peso em seu elenco, como Peter Fonda e Jack Nicholson. A moto usada por Peter Fonda, uma Harley-Davidson FLH decorada com a bandeira dos EUA, virou um ícone. Na trilha sonora o destaque vai para um dos maiores hinos da história do rock: Born to Be Wild, de Steppenwolf (foto 1).

HITTING THE APEX

Narrado por Brad Pitt, o documentário conta a história de alguns dos maiores nomes da MotoGP, como Marc Márquez, Valentino Rossi, Jorge Lorenzo e Marco Simoncelli, falecido em 2011. No relato é mostrado tudo o que eles podem ganhar ou perder quando se está em busca da glória em uma moto a mais de 300 km/h (foto 2).

MISSÃO IMPOSSÍVEL – EFEITO FALLOUT

O espião Ethan Hunt, interpretado por Tom Cruise, se vê preso em mais uma missão impossível que envolve velhos conhecidos movidos por interesses misteriosos e contatos de índole questionável. Ele precisa superar traumas do passado, se resolver com seus sentimentos e lutar contra uma explosão catastrófica. Tom Cruise dispensa dublês para suas cenas de ação. E uma delas viralizou na internet na época em que o filme, lançado em 2018, chegou aos cinemas: a do acidente que Ethan Hunt sofre nas perseguições onde pilota uma BMW RnineT pelas ruas de Paris (foto 3).

FUGINDO DO INFERNO

Protagonizado por Steve McQueen, o filme se passa durante a Segunda Guerra Mundial e conta a história de prisioneiros que tentam fugir de um campo de concentração alemão. A produção é conhecida pela cena clássica em que McQueen usa uma Triumph TR6 Trophy para tentar saltar sobre uma cerca na fronteira entre a Alemanha e a Suíça, mas termina enrolado com a moto e a cerca de arame farpado (foto 4).

O SELVAGEM DA MOTOCICLETA

Dirigido por Francis Ford Coppola e com nomes de peso no elenco como Matt Dillon e Mickey Rourke, o filme mostra a história de Rusty James, líder de uma gangue em uma pequena cidade industrial que passa por problemas. Sua vida se resume a brigar e namorar, até que seu irmão, "O Motoqueiro", famoso na cidade e antigo líder da gangue, volta para lá. Com isso, Rusty acha que os dias de seu irmão também voltarão, mas não é bem assim que a história se desenrola. Na produção, são vistas motos como Kawasaki KZ440 LTD, Honda Gold Wing GL 1100 e Harley-Davidson FLH.

Conheça o site da
motociclismo
www.motociclismoonline.com.br

Ritmo segue em alta no mês de maio

Há tempos não víamos um mês do ano estar acima da nona colocação no ranking geral mensal. Excelente sinal!

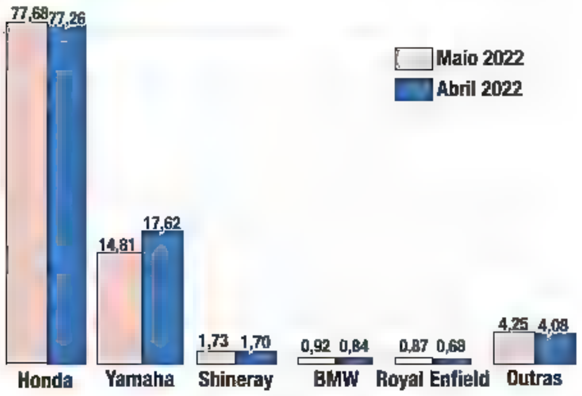
Foram 133.372 motocicletas emplacadas em maio segundo a Fenabrave, um aumento de 23,8% em relação ao mês de abril e 20,81% a mais se comparado a maio do ano passado. Mais entusiasmante é o crescimento de 25,62% no acumulado do ano, e as 515.834 motocicletas emplacadas até maio refletem o novo bom momento de nosso mercado e mostram que pouco a pouco as fábricas vão encontrando o caminho para colocar seus estoques em dia e fazer as entregas pendentes. Contudo ainda há modelos Honda e Yamaha cuja espera nas concessionárias pode chegar a seis meses. **ISMAEL BAUBETA**

LICENCIAMENTOS POR MOTO

Pos.	Modelo	Maio/22	Abril /22	Variação %	Acum. 2022	Acum. 2021
1º	Honda CG 160 Fan / Start	27 214	22 327	**21,9**	100 653	182 391
2º	Honda Biz 125i	13 709	10 206	**34,3**	49 302	92 909
3º	Honda NXR 160 Bros	13 401	9 961	**34,5**	50 084	107173
4º	Honda Pop 110i	12 637	11 332	**11,5**	51 921	89 026
5º	Honda CG 160 Titan	10 950	7 657	**43,0**	37 646	70 343
6º	Honda Biz 110i	5 699	4.907	**16,1**	22.712	38.381
7º	Honda CB 250F Twister	4.321	3 389	**27,5**	16.177	34.788
8º	Yamaha YBR 150 Factor	3 787	2.914	**29,9**	15 296	26 554
9º	Honda XRE 300	3 556	2.662	**33,6**	12.175	27 595
10º	Yamaha XTZ 150 Crosser	3 388	1 911	**77,3**	5 299	25 408
11º	Honda PCX	2 504	3 226	**- 22,4**	12 362	21 461
12º	Honda Elite 125	2.278	2.271	**0,3**	9.454	18 835
13º	Yamaha Fazer 150	2 119	1 974	**7,3**	10.709	13.468
14º	Yamaha Fazer FZ25	2 035	1 986	**2,5**	11 639	24.894
15º	Honda XRE 190	2 021	1 968	**2,7**	8.414	17 081
16º	Yamaha XTZ 250 Lander	1 907	1 707	**11,7**	7 924	16.010
17º	Yamaha FLUO ABS	1.519	891	**70,5**	2.410	
18º	Honda CG 160 Cargo	1 320	1 088	**21,3**	4 575	7 579
19º	Yamaha YBR 125 Factor	1 244	1 065	**16,8**	5 190	10 961
20º	Honda ADV	1 202	817	**47,1**	5.104	8 925

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO em %

Em maio, a Honda aumentou em 0,42 pontos percentuais sua participação, já a Yamaha teve um decréscimo bem acentuado, foram 2,81 pp a menos. Já a Shineray (terceira do ranking) se manteve quase inalterada com 1,73 pp de participação. A Royal Enfield ficou na quinta colocação, com 0,87%.



CUB/CICLOMOTOR

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda Biz 125i	13.709	49 302
2º	Honda Pop 110i	12 637	51 921
3º	Honda Biz 110i	5 699	22 712
4º	Shineray 50 Q	1 292	4 893
5º	Bull KRC F5	34	109
6º	Haojue Nex 115	31	107
7º	Wuyang WY 48Q2	17	85
8º	Haojue VR 150	12	75
9º	Dafra Zig 50	10	50
10º	Traxx Star 50 (q9)	7	40

CITY ATÉ 160 cm³

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda CG 160 Fan / Start	27 214	100.653
2º	Honda CG 160 Titan	10.950	37.646
3º	Yamaha YBR 150 Factor	3.787	15 296
4º	Yamaha Fazer 150	2 119	10 709
5º	Honda CG Cargo	1.320	4.570
6º	Yamaha YBR 125 Factor	1.244	5.190
7º	Haojue DR 160	211	501
8º	Haojue DK 150	161	784
9º	Haojue Chopper Road 150	161	596
10º	Haojue Master Ride 150	56	324

TRAIL ATÉ 600 cm³

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda NXR 160 Bros	13.401	50.084
2º	Honda XRE 300	3.556	12.139
3º	Yamaha XTZ 150 Crosser	3.388	8.524
4º	Honda XRE 190	2 021	8.414
5º	Yamaha XTZ 250 Lander	1 907	7 924
6º	Royal Enfield Himalayan	325	1.212
7º	Dafra NH 190	305	914
8º	BMW G 310 GS	187	857
9º	Kawasaki Versys-X 300	104	417
10º	-	-	-

SCOOTER

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda PCX	2 504	12.362
2º	Honda Elite 125	2.278	9.454
3º	Yamaha Fluo ABS	1 519	2.410
4º	Honda ADV	1 202	5.104
5º	Yamaha Neo 125	1 157	4.562
6º	Yamaha NMax	906	9.645
7º	Yamaha Xmax	593	2.829
8º	Dafra Citycom 300i	154	456
9º	Dafra Cruisym 150	104	509
10º	Haojue Lindy 125	102	353

CITY + 160 cm³

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda CB 250F Twister	4.321	16 177
2º	Yamaha Fazer FZ25	2 035	11.639
3º	Yamaha MT-03	628	2 964
4º	Kawasaki Ninja 400	163	570
5º	Yamaha YZF-R3	143	573
6º	Dafra Apache 200	138	337
7º	Kawasaki Z400	114	542
8º	BMW G 310 R	17	87
9º	KTM Duke 390	19	53
10º	KTM Duke 200	1	6

MAXITRAIL + 600 cm³

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	BMW R 1250 GS	483	1860
2º	BMW F 850 GS	378	958
3º	Triumph Tiger 900	326	1433
4º	Honda Africa Twin	84	351
5º	BMW F 750 GS	61	151
6º	Suzuki V-Strom 650	43	207
7º	Triumph Tiger 1200	24	37
8º	Suzuki V-Strom 1050	9	44
9º	-	-	-
10º	-	-	-

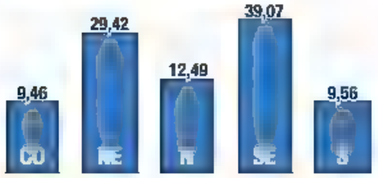
LICENCIAMENTOS POR MARCA

Pos.	Marca	2022	2022	2021
1º	Honda	103 600	391 413	882 551
2º	Yamaha	19 753	86 601	201 682
3º	Shineray	2 311	8 589	13 766
4º	BMW	1 224	4 387	11 904
5º	Royal Enfield	1 167	3 693	6 539
6º	Avelloz	964	3 209	2 978
7º	Kawasaki	818	3 531	8 997
8º	Haojue	803	2 834	7 506
9º	Dafra	779	2 520	4.948
10º	Voltz	611	2 439	967
11º	Triumph	513	1 935	5 051
12º	Harley-Davidson	191	823	2.334
13º	Suzuki	133	498	1 682
14º	Ducati	77	398	1 060
15º	Ba	60	246	592
16º	Souza	47	223	578
17º	Atman	28	113	372
18º	Traxx	27	125	365
19º	Kymco	26	155	514
20º	KTM	15	106	355
	TOTAL GERAL	133.147	513.838	1 154 741

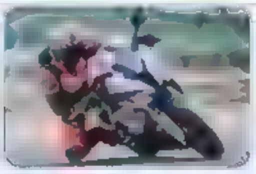
MAIO

As maiores variações entre as regiões ficaram por conta da queda de 0,66% na região Sul e aumento de 1,08% na Sudeste.

PARTICIPAÇÃO POR REGIÃO em %



DESTAQUES EM MAIO



BMW S 1000 RR
A esportiva alemã segue em alta e emplacou 96 unidades em maio

Dafra NH 190
A trail da marca em maio acrou 305 unidades, já são quase mil no ano

Honda CB 650R
A Neo Sports Café da marca da asa emplacou 316 unidades no mês

Yamaha XTZ 150 CROSSER
A trail da Yamaha foi a quarta mais emplacada do segmento com 3 388 unidades no mês de maio

RANKING DAS CIDADES

Pos.		Cidade	Maio	Abril	%
1º		São Paulo	8 448	6 469	30,6
2º		Rio de Janeiro	3 290	2 705	21,6
3º		Manaus	2 388	1 946	22,7
4º		Brasília	2 206	1 944	13,5
5º	▲	Belo Horizonte	2 040	1 474	38,4
6º	▼	Fortaleza	1 794	1 593	12,6
7º	▲	Goiânia	1 351	1 066	26,7
8º	▼	Recife	1 301	1 185	9,8
9º		Belém	1 203	949	26,8
10º	▲	Teresina	1 105	752	46,9
11º	▼	Salvador	1 074	923	16,3
12º		Campo Grande	971	757	28,3
13º	▼	Curitiba	942	840	12,1
14º	▲	Campinas	909	618	47,1
15º	▲	Guarulhos	739	618	19,6
16º	▲	João Pessoa	718	557	28,9
17º	▲	São Luís	675	555	21,6
18º	▼	Sorocaba	668	624	7,0
19º	▼	Maceió	642	648	-0,9
20º		Cuiabá	632	543	16,4
21º	▲	Aracaju	631	453	39,3
22º	▲	São Bernardo do Campo	603	431	39,9
23º	▼	Feira de Santana	567	481	17,9
24º	▲	Ribeirão Preto	566	371	52,6
25º	▲	Santo André	532	380	40,0
26º	▲	Rio Branco	531	381	39,4
27º	▼	Jaboatão dos Guararapes	508	451	12,6
28º	▲	Marabá	496	311	59,5
29º	▲	Caruaru	476	347	37,2
30º	▼	Ananindeua	471	386	22,0
31º	▼	Parauapebas	460	448	2,7
32º	▲	Osasco	442	326	35,6

FONTE: FENABRAVE MAIO/2022 FOTOS DIVULGAÇÃO

CROSSOVER

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda NC 750X	340	828
2º	Honda CB 500X	108	1 154
3º	Triumph Tiger Sport 660	95	121
4º	Yamaha Tracer 900 GT	69	244
5º	Kawasaki Versys 650	29	283
6º	Kawasaki Versys 1000/GT	18	113
7º	Ducati Multistrada 1260 S	17	57
8º	Ducati Multistrada V4S	11	56
9º	Ducati Multistrada 950S	10	49
10º	-	-	-

NAKED

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Honda CB 650R	316	1 123
2º	Yamaha MT-07	114	493
3º	Kawasaki Z900	106	481
4º	Yamaha MT-09	85	308
5º	Honda CB 500F	61	1.033
6º	Suzuki GSX-S750A	39	138
7º	Kawasaki Z650	31	134
8º	Kawasaki Z1000	29	128
9º	Ducati Streetfighter V4S	13	71
10º	Triumph Trident	4	41

CUSTOM

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Kawasaki Vulcan S	132	459
2º	Harley-Davidson Fat Bob	42	205
3º	Harley-Davidson Fat Boy	29	189
4º	H-D Heritage Classic 114	25	65
5º	Harley-Davidson Sport Glide	14	87
6º	Harley-Davidson Breakout	8	63
7º	Triumph/Rocket 3 R	5	59
8º	Harley-Davidson Low Rider S	2	18
9º	Ducat XDiave 1260	2	19
10º	Triumph Bobber	1	102

ESPORTIVA

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	BMW S 1000 RR	96	455
2º	Honda CBR 650R	93	424
3º	Kawasaki ZX-6R	54	208
4º	Kawasaki Ninja 650	23	97
5º	Kawasaki ZX-10R	15	83
6º	Ducati Panigale V4S	11	51
7º	Suzuki GSX-R 1000R	5	15
8º	Honda CBR 1000RR-R	0	8
9º	-	-	[illegible]
10º	-	-	[illegible]

CLÁSSICAS/RETRÔ

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	Royal Enfield Meteor 350	673	1 795
2º	Royal Enfield Interceptor 650	114	494
3º	Royal Enfield Cont GT 650	55	178
4º	Triumph Street Scrambler	19	53
5º	Triumph Street Twin	11	50
6º	Triumph Scrambler 1200XE	3	23
7º	Kawasaki Z900 RS	0	34
8º	Triumph Bonneville T120	0	32
9º	Triumph Bonneville T100	0	11
10º	-	-	[illegible]

TOURING

Pos.	Modelo	Maio/2022	2022
1º	H-D Ultra Limited/CVO	15	87
2º	H-D Street Glide/CVO	13	37
3º	H-D Road Glide Spec /CVO	8	42
4º	H-D Road King Special	5	35
5º	Honda Gold Wing GL1800	3	15
6º	BMW K 1600 GTL	1	4
7º	BMW R 1250 RT	0	10
8º		-	-
9º	-	-	-
10º	-	-	-

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
BMW					
G 310 R	34.990	CITY	1	313	34
G 310 GS	37.990	TRAIL	1	313	34
F 750 GS SPORT	60.900	MAXITRAIL	2	853	77
F 750 GS PREMIUM	65.900	MAXITRAIL	2	853	77
F 750 GS PREMIUM KIT BAIXO	67.900	MAXITRAIL	2	853	77
F 850 GS PREMIUM	69.900	MAXITRAIL	2	853	80
F 850 GS PREMIUM KIT BAIXO	79.900	MAXITRAIL	2	853	80
F 850 GS PREMIUM TFT	82.500	MAXITRAIL	2	853	80
F 850 GS ADV. SPORT	79.900	MAXITRAIL	2	853	80
F 850 GS ADV. PREMIUM	79.900	MAXITRAIL	2	853	80
R 1250 GS SPORT	106.900	MAXITRAIL	2	1.170	125
R 1250 GS PREMIUM	123.500	MAXITRAIL	2	1.170	125
R 1250 GS ADVENTURE	119.900	MAXITRAIL	2	1.170	125
R 1250 RT PREMIUM	152.900	TOURING	2	1.254	136
S 1000 R	86.500	NAKED	4	998	165
S 1000 R PREMIUM HP	86.500	NAKED	4	998	165
S 1000 XR	71.400	CROSSOVER	4	998	165
S 1000 XR TRICOLOR HP	72.900	CROSSOVER	4	998	165
S 1000 RR TRICOLOR	143.900	SPORT	4	998	199
S 1000 RR M	153.900	SPORT	4	998	204
K 1600 BAGGER	306.500	TOURING	6	1.649	160
DAFRA					
CITYCOM 300 CBS	25.590	SCOOTER	1	278	28
CITYCOM HD 300	26.490	SCOOTER	1	278	28
MAXSYM 400I	35.990	SCOOTER	1	399	33
APACHE RTR 200	16.990	CITY	1	198	21
CRUISYM 150	15.490	SCOOTER	1	149	12,5
NH 190	5.990	TRAIL	1	183	18

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
DUCATI					
DIAVEL 1260 S	132.990	CUSTOM	2	1.262	162
XDIAVEL DARK	102.990	CUSTOM	2	1.262	152
XDIAVEL S	132.990	CUSTOM	2	1.262	152
MONSTER 1200 S	96.990	NAKED	2	1.198	150
MULTISTRADA 950 S	102.990	CROSSOVER	2	937	113
MULTISTRADA 1260 S	119.990	CROSSOVER	2	1.262	158
MULTISTRADA V4S	144.990	CROSSOVER	4	1.158	170
PANIGALE V4 S	162.990	SPORT	4	1.103	217
SCRAMBLER ICON	64.990	NAKED	2	803	75
STREETFIGHTER V4 S	157.990	NAKED	4	1.103	208
HARLEY-DAVIDSON					
FAT BOB 114	115.211	CUSTOM	2	1.868	N/D
LOW RIDER S	106.100	CUSTOM	2	1.745	N/D
FAT BOY	91.900	CUSTOM	2	1.745	N/D
FAT BOY 114	123.200	CUSTOM	2	1.868	N/D
SPORT GLIDE	112.900	CUSTOM	2	1.745	N/D
BREAKOUT 114	119.100	CUSTOM	2	1.868	N/D
HERITAGE CLASSIC 114	118.398	CUSTOM	2	1.868	N/D
PAN AMERICA	143.900	MAXITRAIL	2	1.250	150
FXDR 114	98.990	CUSTOM	2	1.868	N/D
ROAD KING SPECIAL	131.438	TOURING	2	1.868	N/D
STREET GLIDE SPECIAL	151.047	TOURING	2	1.868	N/D
ROAD GLIDE SPECIAL	149.900	TOURING	2	1.868	N/D
ROAD GLIDE LIMITED	156.790	TOURING	2	1.868	N/D
ULTRA LIMITED	158.200	TOURING	2	1.868	N/D
CVO STREET GLIDE	193.379	TOURING	2	1.923	N/D
CVO LIMITED	245.700	TOURING	2	1.923	N/D
HONDA					
POP 110i	8.330	CITY		109	8
BIZ 110i	10.170	CUB	1	109	8,3
BIZ 125	12.730	CUB	1	125	9,1
ELITE 125	11.100	SCOOTER	1	125	9,3
PCX CBS	14.690	SCOOTER	1	149	13,2
PCX DLX / SPORT	16.740	SCOOTER	1	149	13,2
ADV 150	20.120	SCOOTER	1	149	13,2
X-ADV 750	87.627	SCOOTER	2	745	54,8
CG 160 CARGO	13.650	CITY	1	163	14,9
CG 160 START	12.290	CITY	1	163	14,9
CG 160 FAN	13.480	CITY	1	163	14,9
CG 160 TITAN	14.690	CITY	1	163	14,9
CB TWISTER CBS	18.420	CITY	1	250	22,4
CB TWISTER ABS	18.690	CITY	1	250	22,4

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
NXR 160 BROS ESDD	16.270	TRAIL	1	163	14,6
XRE 190	18.540	TRAIL	1	184	13,6
XRE 300 ABS	23.120	TRAIL	1	292	26,1
XRE 300 RALLY ADV	23.670	TRAIL	1	292	26,1
CRF 1100L AFRICA TWIN	95.510	MAXITRAIL	2	1100	90,2
CRF 1100L AFRICA TWIN DCT	109.130	MAXITRAIL	2	1100	90,2
CB 500X	41.600	CROSSOVER	2	471	50,4
NC 750X	59.668	CROSSOVER	2	745	54,8
CB 500F	39.100	NAKED	2	471	50,4
CB 650R	48.440	NAKED	4	649	87
CBR 650R	50.900	SPORT	4	649	87
CB 1000R	71.900	NAKED	4	998	141,4
CBR 1000RR SP	160.590	SPORT	4	1.000	191,7
GL 1800 GOLDWING	145.237	TOURING	6	832	126
GOLDWING TOUR	166.500	TOURING	6	1.832	126
HUSQVARNA					
701 SUPERMOTO	99.407	MAXITRAIL	1	693	74
701 ENDURO	102.750	MAXITRAIL	1	693	74
NORDEN 901	105.000	MAXITRAIL	2	889	105
JTZ KYMCO / HAOJUE					
AK 550i	63.601	SCOOTER	1	163	12,5
AGILITY 200i	15.699	SCOOTER	1	163	12,5
DOWNTOWN 300i	33.356	SCOOTER	1	299	30
PEOPLE GT 300i	24.650	SCOOTER	1	299	28
CHOPPER ROAD CBS	14.868	CITY	1	149	11,3
DK 150S FI	14.845	CITY	1	149	11,3
NEX 115	12.758	CITY	1	113	9
MASTER RIDE 150	15.387	CITY	1	149	12,1
LINDY 125	13.090	SCOOTER	1	125	8,4
VR 150	16.790	SCOOTER	1	150	10,8
NK 150	17.597	TRAIL	1	150	12
DR 160 FI	18.867	CITY	1	125	15

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
1290 SUPERADV S	164.900	MAXITRAIL	2	1.301	160
890 S	112.500	MAXITRAIL	2	889	105
890 R	139.990	MAXITRAIL	2	889	105
ROYAL ENFIELD					
CONTINENTAL GT 650	29.990	NAKED	2	648	47
HIMALAYAN	21.990	TRAIL	1	411	24,5
INTERCEPTOR 650	26.990	NAKED	2	648	47
METEOR 350 SUPER NOVA	21.990	CUSTOM	1	349	20,5
SHINERAY					
JET 50	7.090	CICLOMOTOR	1	48	2,7
JET 125	5.920	CUB	1	120	7,2
JEF 150	9.264	CITY	1	-	-
SUZUKI					
GSX-R1000	121.158	SPORT	4	999	202
GSX-R1000R	121.158	SPORT	4	999	202
V-STROM 650 XT	57.905	MAXITRAIL	2	645	71
V-STROM 650 XT ADV	60.905	MAXITRAIL	2	645	71
V-STROM 1050 XT	84.900	MAXITRAIL	2	1.037	101
V-STROM 1000 XT ADVENTURE	71.994	MAXITRAIL	2	1.037	101
GSX-S750	59.667	NAKED	4	749	114
GSX-S1000A	71.736	SPORT	4	999	145
HAYABUSA	83.750	SPORT	4	1.340	197
TRAXX					
SKY 50	4.900	CICLOMOTOR	1	50	2,7
SKY 50 PLUS	5.494	CICLOMOTOR	1	50	2,7
SKY 125	8.599	CUB	1	124	8,8
TSS 150	7.950	CITY	1	149	12,2
TSS 250	10.000	CITY	1	223	16
FLY 150	7.950	TRAIL	1	149	12,2
FLY 250	10.400	TRAIL	1	223	16
TRIUMPH					
BONNEVILLE T100 BLACK	55.190	NAKED	2	900	55
BONNEVILLE T120 BLACK	60.190	NAKED	2	1.200	80
BONNEVILLE BOBBER BLACK	64.190	CUSTOM	2	1.200	77
SPEED TWIN	62.190	NAKED	2	1.200	97
STREET SCRAMBLER	55.690	NAKED	2	900	55
STREET TWIN	53.190	NAKED	2	900	55
STREET TRIPLE 765	57.990	NAKED	3	765	123
TIGER 900 GT	68.290	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 900 GT PRO	75.690	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 900 RALLY	70.290	MAXITRAIL	3	888	9
TIGER 900 RALLY PRO	77.690	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 1200 GT EXPORER	111.890	MAXITRAIL	3	1.160	150
TIGER 1200 RALLY EXPORER	119.990	MAXITRAIL	3	1.160	150
TRIDENT 660	47.490	NAKED	3	660	81
ROCKET 3 R	122.990	CUSTOM	3	2.500	167
VOLTZ					
EV1 SPORT	18.790	SCOOTER	-	-	4.500 W
EVS	24.490	CITY	-	-	7.000 W
YAMAHA					
NEO 125 UBS	11.290	SCOOTER	1	125	9,8
FLUO ABS	13.390	SCOOTER	1	125	9,5
NMAX 160 ABS	17.290	SCOOTER	1	155	15
FACTOR 125i UBS	12.690	CITY	1	124	11
FACTOR 150 ED UBS	13.490	CITY	1	149	12,2
FAZER 150 UBS	14.590	CITY	1	149	12,2
FAZER FZ25 ABS	20.890	CITY	1	249	21,3
YZF-R3	30.390	CITY	2	321	42
MT-03	28.890	CITY	2	321	42
MT-07	45.190	NAKED	2	689	74,8
MT-09	57.890	NAKED	3	847	115
TRACER 900 GT	85.490	CROSSOVER	3	847	115
XMAX ABS 250	27.990	SCOOTER	1	250	22,2
XTZ CROSSER 150 S ABS	16.590	TRAIL	1	149	12,2
XTZ CROSSER 150 Z ABS	16.790	TRAIL	1	149	12,2
LANDER 250	22.290	TRAIL	1	249	20,7

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R$)	CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
KAWASAKI					
Z 400 ABS	32.690	CITY	2	399	48
Z 650	44.390	NAKED	4	649	68
NINJA 400	33.810	CITY	2	399	48
NINJA 400 KRT	34.810	CITY	2	399	48
NINJA 650	45.390	SPORT	4	649	68
NINJA H2	168.000	SPORT	4	998	231
NINJA H2 CARBON	178.000	SPORT	4	998	231
NINJA H2R	118.714	SPORT	4	998	326
NINJA H2 SX SE	138.990	SPORT	4	998	210
NINJA ZX-6R KRT	69.990	SPORT	4	636	136
NINJA ZX-10R	115.190	SPORT	4	998	200
NINJA ZX-10R SE	113.990	SPORT	4	998	213
VERSYS-X 300	33.810	TRAIL	2	296	40
VERSYS-X 300 TOURER	37.810	TRAIL	2	296	40
VERSYS 650	47.640	CROSSOVER	2	649	64
VERSYS 650 TOURER	53.640	CROSSOVER	2	649	64
VERSYS 1000	73.740	CROSSOVER	4	1.043	120
VERSYS 1000 GT	93.740	CROSSOVER	4	1.043	120
VULCAN S	47.530	CUSTOM	2	649	61
VULCAN S CAFÉ	49.530	CUSTOM	2	649	61
Z 900	56.990	NAKED	4	948	125
Z 900 RS	59.990	NAKED	4	948	109
Z 900 RS CAFÉ	63.790	NAKED	4	948	109
Z 1000	71.190	NAKED	4	1.043	142
Z 1000 R	71.490	NAKED	4	1.043	142
KTM					
DUKE 200	21.957	CITY	1	200	26
DUKE 390	30.025	CITY	1	373	44
DUKE 890 GP	30.025	NAKED	2	889	115
SUPER DUKE 1290R	149.990	NAKED	2	1.301	180

CROSSOV. = crossover | MAXTR. = maxitrail | CICLOM. = ciclomotor | ESPORT. = esportiva | Preços e dados fornecidos pelos fabricantes

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

por **RAUL FERNANDES JR.**

Raul Fernandes Jr.
Ex-diretor de redação da MOTOCICLISMO, é especialista em mercado de motocicletas

As duas rodas na Espanha

Um estudo realizado em 2020, pela Associação Espanhola de Fabricantes de Motos, divulgou interessantes informações sobre usuários de motos e scooter.

As cidades de Barcelona, Madri e Valência respondem pelo parque circulante de 30% das motocicletas na Espanha. O número de scooter registrados aumentou 54% na última década e apenas 15% das motos são de propriedade de mulheres. De acordo com esse relatório, as três cidades abrigam um total de 1,02 milhão de motos, dos 3,39 milhões de motocicletas, scooter e ciclomotores que circulam na Espanha.

No final de 2020, a província de Barcelona encabeçava com folga essa lista com 510.650 unidades. É um número significativo para o país, pois supera a soma das províncias de Madri (318.533) e Valência (192.414). Essas três províncias têm características comuns que favorecem o tráfego de veículos de duas rodas, os grandes centros urbanos e o clima ameno.

Na última década (2010-2020), percebeu-se claramente duas tendências no segmento das motos. Enquanto o número de ciclomotores assegurados diminuiu 45%, o número de motocicletas aumentou praticamente na mesma proporção, e o dos scooter evoluiu ainda mais, porque aumentou em 54%.

Analisando mais a fundo o estudo, os usuários de duas rodas têm perfil jovem e adultos maduros. O perfil individual mais comum nos motociclistas é de pessoas de 47 anos, geralmente experientes. Nos scooter, 86% dos proprietários dirigem há mais de dez anos. O estudo também teve uma análise do amor pelas motocicletas que coloca Málaga como a província com mais veículos de duas rodas por habitante. Já por municípios, Pozuelo de Alarcón é a cidade mais motociclista por excelência na Espanha.

Esse relatório mostrou como os homens ainda predominam no mundo do motociclismo espanhol. As mulheres são proprietárias de apenas 15% dos veículos de duas rodas. Esse número está significativamente abaixo da presença global de mulheres como proprietárias de todos os tipos de veículos automotores (26%). Mesmo no meio motociclístico, existem diferenças, porque elas possuem 22% dos ciclomotores e 20% dos scooters (de menor peso e maior caráter urbano).

Já no Brasil, conforme reportagem publicada no site da Motociclismo Online, e segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) analisados pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), o número de mulheres habilitadas para pilotar motos cresceu 95,7% entre 2011 e 2020. As mulheres motociclistas habilitadas saltou de pouco mais de 4 milhões para 7,9 milhões. Segundo o levantamento, mais de 985 mil CNHs de categoria A foram tiradas por elas em todo o país até novembro de 2020. O Brasil está mudando bastante e as mulheres também estão "invadindo" o mundo da moto. Que bom!

Se você tem sugestões para esta coluna, envie para: **redacao@motociclismoteam.com.br**

INTERPHONE
STAY IN TOUCH

ESTOJO PARA SMARTPHONES
ARMOR

MATERIAL RÍGIDO DE
ALTA QUALIDADE

PELÍCULA
ULTRA-SENSÍVEL

Case Universal Modelo

ARMOR

Case Universal Modelo:

ARMOR PRO

Prático, Funcional e Design Intuitívo

Utilize o Smartphone mesmo dentro de seu Case

Compatibilidade Universal para Telas entre 5,8" e 6,7" Polegadas

Fotos e Vídeos em Movimentos

Impermeável, protege o celular contra choques e agentes atmosféricos

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS